

SEANCE DU 17 mars 2015.

Présents : M. V.MAGNUS, Bourgmestre - Président;
MM. A. PERPETE, A.BALON, J-M. TRIFFAUX, K. MITRI, Echevins;
MM. R. BIREN, G. MEDINGER, A. EVEN, Mme M.-Th. DENIS-TRUM, MM.
G.SCHUSTER, R.MULLER, M.B.DAXHELET, Mme M.CHARLIER-GUILLAUME, M.M.
X. KROELL, D.LAFORGE, J-M. LAMBERT, Mme J. DENIS, MM. M.SAINLEZ,
R.GAUDRON, H.MANIGART, Melle P.SCHMIT, M. L.TURBANG, Mme F.BURNET,
Mme WILLEMS, M.Y.SCHOPPACH, M. J. DECHAMBRE, Conseillers;
Melle M. NEUBERG, Présidente du C.P.A.S.;
M. Ph. DEFRANCE, Directeur général.

+ + +

M. le Président ouvre la séance publique à dix neuf heures et cinq minutes.

+ + +

Il demande d'excuser l'absence de Mme GOFFINET, en repos après une intervention chirurgicale.

1. Administration générale : Approbation du procès-verbal de la séance précédente.

Le Conseil communal, à l'unanimité 25 membres présents, approuve le procès-verbal de la séance précédente.

2. Administration générale : vérification de pouvoirs et installation d'un Conseiller communal suppléant.

M. MAGNUS rappelle l'hommage qui a été rendu la dernière fois suite au décès de M. Guy CASTAGNE. Il annonce que c'est M. J. DECHAMBRE qui est appelé à lui succéder.

Il laisse la parole à M. PERPETE pour le présenter : « Jacques DECHAMBRE était candidat sur la liste du PS en 2012, il était dans les premiers suppléants. On a déjà procédé à un autre changement puisque M.Alain DEWORME est parti pour aller dans un premier temps à la Députation provinciale et maintenant au Conseil provincial. Suite au décès de Monsieur Guy CASTAGNE c'est Monsieur J. DECHAMBRE qui va le remplacer. Il est je crois bien connu dans la commune, puisqu'il a été directeur d'écoles communales il y a déjà maintenant quelques années, je pense notamment à Frassem et Waltzing. Il est secrétaire d'un nombre incalculable de clubs, ce serait trop long de les énumérer! Il est parfois même président... il est aussi Conseiller de l'Action Sociale depuis 2012, et maintenant le voilà Conseiller communal ». Il lui souhaite la bienvenue et rend la parole à M. le Bourgmestre.

M. MAGNUS appelle M. DECHAMBRE pour sa prestation de serment.

M. MAGNUS : « Voulez prêter serment suivant, en levant la main droite : 'Je jure fidélité au Roi, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge' ».

M. DECHAMBRE : « Je jure fidélité au Roi, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge ».

M. MAGNUS félicite M. DECHAMBRE et lui souhaite à son tour la bienvenue, suivi des applaudissements de l'assemblée.

M. DECHAMBRE regagne sa place et M. MAGNUS poursuit la séance.

A l'unanimité,

Arrête Les pouvoirs de Monsieur Jacques DECHAMBRE pré-qualifié, en qualité de Conseiller communal, sont validés.

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

Il entre immédiatement en fonction et achèvera le mandat de Conseiller communal de Monsieur Guy CASTAGNE, décédé.

3. Administration générale : Communication d'ordonnances de police de réglementation de la circulation.

Le Conseil communal, à l'unanimité des 25 membres présents, prend acte de la communication qui lui est donnée par M. le Bourgmestre, qu'il a été amené à prendre les ordonnances de police suivantes :

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules place des Chasseurs Ardennais et rue du Marquisat à Arlon, en vue d'assurer le bon déroulement des travaux de rénovation de la Résidence Knipchen, pour la période du 03 février 2015 à 07h00 jusqu'au 31 décembre 2015 à 18h00.

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules (3 emplacements) rue des Martyrs, 49 à Arlon, en raison de travaux de placement d'un conteneur dûment balisé et conforme à l'AM du 07 mai 1999 relatif à la signalisation des travaux et entraves à la circulation sur la voie publique et de stationnement de véhicules de chantier, pour la période du 28 janvier 2015 de 07h00 à 21h00.

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue des Tanneries, 17 à Arlon, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 02 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue de la Montagne, 10B à Freylange, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 10 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue de Diekirch, lot 2 à Frassem, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 26 janvier 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules Grand-Rue, 54 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un conteneur dûment balisé et conforme à l'AM du 07 mai 1999 relatif à la signalisation des travaux et entraves à la circulation sur la voie publique et de stationnement de véhicules de chantier, en raison de travaux de rénovation de l'immeuble Grand-Rue, 54 à Arlon, pour la période du 28 janvier 2015 à 08h00 jusqu'au 06 février 2015 à 17h00.

Le 27 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue du Gazomètre, entre le n° 21 et 27 à l'angle (petit morceau à sens unique) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de

coulage de béton, pour la période du 28 janvier 2015 à 07h00 jusqu'au 03 février 2015 à 19h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules sur les routes nationales se trouvant sur le Domaine de la ville d'Arlon, en raison de divers travaux d'entretien d'éclairage public, réparation de poteaux accidentés, de câbles HT ou de fuites de gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 01 février 2015 au 01 février 2016.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules avenue Tesch, 67 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de rénovation du bâtiment 67, avenue Victor Tesch à Arlon, pour la période du 16 février 2015 à 08h00 au 20 février 2015 à 17h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules Place des Chasseurs Ardennais (20 emplacements) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'organisation d'un repas de nouvel an du Guichet de l'énergie, pour la période du 09 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules à la rue des Genêts, 28 à Arlon, en raison de travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 28 janvier 2015 à 07h00 au 06 février 2015 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules à l'avenue de la Gare, 67 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 30 janvier 2015 à 08h00 au 31 janvier 2015 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules à la rue du Bitburg, 25 à Arlon, en raison de travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 09 février 2015 à 07h00 au 14 février 2015 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules à la rue des Tanneries, 17 à Arlon, en raison de travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 09 février 2015 de 07h00 au 18 février 2015 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue du Marquisat, 21 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'accès au home « Résidence de la Knipchen », pour la période du 01 janvier 2015 à 08h00 au 31 décembre 2015 à 24h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation Des véhicules dans diverses rues de la commune d'Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de remplacements de raccords en plomb, pour la période du 26 janvier 2015 à 07h00 au 13 février 2015 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules dans diverses rues de la commune d'Arlon, en raison du bon déroulement des travaux de remplacement de raccords en plomb, pour la période du 29 janvier 2015 à 07h00 au 20 février 2015 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 8 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 29 janvier 2015 de 10h00 à 18h00.

Le 29 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 64 à Arlon, et rue Saint-Donat, 18 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 30 janvier 2015 de 10h00 à 22h00.

Le 30 janvier 2015 : pour délimiter la zone où peuvent être exercées les activités de gardiennage durant l'OPEN INTERNATIONEL DE JUDO pour la

période des 31 janvier et 1^{er} février 2015. (Arrêté de police administrative).

Le 30 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 4 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 04 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 30 janvier 2015 : pour réglementer le chantier et le stationnement des véhicules rue de Neufchâteau, 72, 74, 76 à Arlon, en raison d'ouverture d'une fouille trottoir, pour la période du 02 février 2015 à 08h00 jusqu'au 04 février 2015 à 18h00.

Le 30 janvier 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Vicinal à Bonnert, en raison de travaux de soufflage de fibre optique pour le compte de Proximus, pour la période du 16 février 2015 à 07h00 au 16 avril 2015 à 18h00.

Le 03 février 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules au Chemin des Allemands et avenue du Luxembourg à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de protection cathodique pour le compte d'Ores, pour la période du 02 février 2014 à 07h00 au 06 février 2014 à 18h00.

Le 03 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 64 et rue de Saint-Donat, 18 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 31 janvier 2015 de 10h00 à 22h00.

Le 03 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue d'Eischen, 103 à Waltzing, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 11 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 03 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules à la rue Godefroid Kurth, 2, bloc G à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 11 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 03 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules place Léopold en raison du bon déroulement des sessions du Conseil Provincial en 2015, les vendredi 30 janvier 2015 (14h00), vendredi 27 février 2015 (14h00), vendredi 27 mars 2015 (14h00) Conseil Provincial, vendredi 27 mars 2015 (09h00) conseil thématique, vendredi 24 avril 2015 (14h00), vendredi 29 mai 2015 (14h00) conseil provincial, vendredi 29 mai 2015 (09h00) conseil thématique, vendredi 26 juin 2015 (14h00), vendredi 04 septembre 2015 (14h00), jeudi 1^{er} octobre 2015 (09h00 + 11h00 mercuriale), vendredi 23 octobre 2015 (budget 14h00), lundi 26 octobre 2015 (budget - 09h00), mardi 27 octobre 2015 (budget - 09h00), mercredi 28 octobre 2015 (budget-09h00), vendredi 27 novembre 2015 (14h00), vendredi 18 décembre 2015 (09h00).

Le 05 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules 37, avenue de la Gare, à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du déchargement des fournitures, pour la période du 04 février 2015 de 07h00 à 18h00.

Le 05 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules 37, avenue de la Gare, à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du déchargement des fournitures, pour la période du 04 février 2015 à 07h00 au 06 février 2015 à 18h00.

Le 05 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue L. Castilhon, 28 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison pour la période du 06 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 05 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 246 (4 emplacements) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 19 février 2015 de 07h00 à 18h00.

Le 05 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Paul Reuter, 8 à Arlon, en raison du bon déroulement des festivités des Noces d'Or 2015, pour la période des samedi 28 mars 2015, samedi 25 avril 2015, samedi 06 juin 2015, samedi 12 septembre 2015 et samedi 10 octobre 2015.

Le 05 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules à l'angle de la rue du Parc, 1 (résidence Albert 1^{er}) et de la rue Zénobe Gramme, le long de la résidence Albert 1^{er} à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de remplacement d'un double vitrage, pour la période du 13 février 2015 de 08h00 à 14h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules à la rue des Genêts, 28 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 09 février 2015 à 07h00 au 20 février 2015 à 18h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules avenue Nothomb, 62 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 09 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules dans diverses rues de la commune d'Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de remplacement de raccordement en plomb, pour la période du 09 février 2015 à 07h00 au 06 mars 2015 à 18h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Général Molitor en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 10 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules avenue Nothomb, 61 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 11 février 2015 à 17h00 au 12 février 2015 à 17h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue des Déportés, 28 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 14 février 2015 de 12h00 à 19h00.

Le 09 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules (2 emplacements) place Hollenfeltz, 2 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de rénovation au bâtiment, pour la période du 09 février 2015 à 08h00 au 28 février 2015 à 20h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Château Barbanson à Udange, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'ouverture de tranchée en accotement pour pose de câble pour le compte de Proximus, pour la période du 20 février 2015 à 07h00 au 20 mars 2015 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Maitrank, depuis la rue de la Cova à la rue de l'Ecole à Bonnert, en raison de travaux de fouilles de reconnaissance pour la modernisation de la rue du Maitrank (2^{ème} phase), pour la période du 11 février 2015 à 07h au 20 février 2015 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Bastion, à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de livraison de matériaux pour la construction d'un immeuble, pour la période du 11 février 2015 à 07h00 au 10 avril 2015 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Saint-Jean, 17 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 14 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules à la Grand-Rue, 40 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 12 février 2015 de 15h00 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules à la route de Bouillon, à Stockem, en raison de travaux d'ouverture de tranchée en accotement pour pose de câble pour le compte de Proximus, pour la période du 23 février 2015 à 07h00 au 31 mars 2015 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Michel Hamélius, 41 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 14 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue Jean Koch (côté gauche de l'église tout le long de l'avenue Nothomb) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'élagage des arbres, pour la période du jeudi 12 février 2015 de 13h00 à 17h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bitburg, 19 (quartier Ampad) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 20 février 2015 de 07h00 à 19h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue de Grass à Sterpenich, en raison de travaux d'ouverture de voirie ou forage pour raccordement électrique pour le compte d'Ores, pour la période du 23 février 2015 à 07h00 au 06 mars 2015 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules avenue Patton, 83 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de placement d'un conteneur dûment balisé et conforme à l'AM du 07 mai 1999 relatif à la signalisation des travaux et entraves à la circulation sur la voie publique et de stationnement de véhicules de chantier pour la période du 12 février 2015 à 07h00 jusqu'au 16 février 2015 à 21h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue N. Berger, 42-48 et en face des numéros 01 à 17 à Arlon, en raison de travaux de livraison pour la période du mardi 17 février 2015 à 06h00 jusqu'à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 87 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 16 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Frassem, 23/29 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 16 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue de Diekirch, 424 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 23 février 2015 à 07h00 au 03 mars 2015 à 18h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules avenue de la Gare, 47 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 12 février 2015 de 08h00 à 12h00.

Le 12 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules avenue du 10^{ème} de Ligne, 13a à Arlon, en raison d'assurer le

bon déroulement de travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 24 février 2015 à 07h00 au 03 mars 2015 à 18h00.

Le 13 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 109 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage (pour travaux d'électricité) pour la période du 14 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 13 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue du 25 Août et place Léopold à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un événement, pour la période du 20 février 2015 à 12h00 au 21 février 2015 à 02h00.

Le 13 février 2015 : pour régler le chantier et le stationnement des véhicules rue du Marais, 6 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage pour rénovation de façade, pour la période du 12 février 2015 à 07h00 au 30 mars 2015 à 18h00.

Le 17 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules rue du Gazomètre, 27 à Arlon, en raison de travaux de raccordement gaz et électrique pour le compte de la SWDE, pour la période du 17 février 2015 à 07h00 au 24 février 2015 à 18h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules rue des Déportés, 3 à Arlon, en raison de travaux de pose d'armoire EH3 et chambre de visite pour le compte de TECTEO, pour la période du 17 février 2015 au 18 février de 08h00 à 16h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules rue Zénobe Gramme à Arlon, en raison de travaux de pose d'armoire EH3 et chambre de visite pour le compte de TECTEO, pour la période du 18 février 2015 au 20 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules rue Zénobe Gramme à Arlon, en raison de travaux de pose d'armoire EH3 et chambre de visite pour le compte de TECTEO, pour la période du 18 février 2015 au 20 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules avenue du Général Patton à Arlon, en raison de travaux de pose d'armoire EH3 et chambre de visite pour le compte de TECTEO, pour la période du 17 février 2015 au 19 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules avenue de Longwy (du Deli Traiteur au garage Beau-Site) à Arlon, en raison de travaux d'extension et raccordement BT pour le compte d'Ores, pour la période du 18 février 2015 au 17 avril 2015 à 18h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la rue des Cheminots, 27, 61, 72, 86 et à la rue des Chasseurs ardennais, 16, 28, 31 à Stockem, en raison de travaux de raccordement en plombs pour le compte de la SWDE, pour la période du 17 février 2015 à 07h00 au 06 mars 2015 à 18h00.

Le 18 février 2015 : pour régler la circulation des véhicules avenue du Général Patton, 263 à Arlon, en raison de la remise en état de trottoir, pour la période du 17 février 2015 à 07h00 au 20 février 2015 à 18h00.

Le 18 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules Place Camille Cerf, 10 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'égouttage, pour la période du 17 février 2015 à 08h00 au 24 février 2015 à 17h00.

Le 18 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules Places Léopold à Arlon, en raison de travaux de réfection de la Place Léopold, pour la période du 18 février 2015 de 07h00 au 25 février 2015 à 17h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Paul Reuter, 1 (20 mètres) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de rénovation du rez-de-chaussée de la Banque BNP PARIBAS Fortis, pour la période du 18 février 2015 à partir de 07h00 jusqu'au 18 mars 2015 à 20h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue de la Montagne, 10B à Freylange, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 25 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue Godefroid Kurth, 2 bloc G à Arlon, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 26 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules (léger empiètement sur la voirie à la rue du Dispensaire, à hauteur du n° 28 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la construction d'une maison d'habitation, pour la période du 23 février 2015 à 07h00 jusqu'au 30 au 2015 à 19h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue de la Rausch, 31 à Heckbous, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 24 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules Chaussée Romaine, 112 à Sampont, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 20 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 8 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 28 février 2015 de 09h00 à 18h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 88 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 21 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules avenue de la Gare, 47 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 18 février 2015 de 08h00 à 12h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules rue Busleyden, et rue Michel Hamélius à Arlon, en raison de remplacement de conduite d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 20 février 2015 à 07h00 jusqu'au 20 mars 2015 à 18h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de la Semois en face du n° 15 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement et le placement d'un camion et d'un monte-meuble, pour la période du 21 février 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules au chemin des Allemands et avenue du Luxembourg à Arlon, en raison de pose de protection cathodique pour le compte d'Ores, pour la période du 25 février 2015 à partir de 07h00 jusqu'au 27 février 2015 à 18h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules place Léopold devant l'ancien Palais de Justice (10 emplacements) à Arlon, en raison d'une soirée à l'occasion de la sortie du nouveau livre de Charles-Ferdinand Nothomb (discussion sur l'évolution et l'avenir de la Province de Luxembourg à l'ancien Palais de Justice), pour la période du 25 février 2015 de 17h00 à 21h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules place Léopold, devant l'ancien Palais de Justice (10 emplacements) à Arlon, en raison d'une soirée à l'occasion de la sortie du nouveau livre de Charles-Ferdinand Nothomb (discussion sur l'évolution et l'avenir de la Province de Luxembourg à l'ancien Palais de Justice), pour la période du 25 février 2015 de 17h00 à 21h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue d'Habergy à Udange, en raison de travaux d'ouverture de tranchée en accotement pour pose de câble pour le compte d'Ores, pour la période du 23 février 2015 à partir de 07h00 jusqu'au 31 mars 2015 à 18h00.

Le 19 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Michel Hamélius, 35 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison pour la période du 21 février 2015 de 07h00 à 20h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules sur l'entièreté de la place des Chasseurs Ardennais et sur une partie de la rue de la Caserne en raison d'assurer le bon déroulement d'élagage d'arbres bordant la place des Chasseurs Ardennais, pour la période du 23 février 2015 de 06h00 à 20h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue du Kirchberg, 30 à Arlon, en raison de travaux de raccordement électrique pour le compte d'Ores, pour la période du 23 février 2015 à 07h00 jusqu'au 04 mars 2015 à 18h00.

Le 23 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue du Gazomètre, 27 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 17 février 2015 à 07h00 jusqu'au 24 février 2015 à 18h00.

Le 24 février 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de la Semois, 114 (25 mètres) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison de matériaux pour la période du 28 février 2015 à 07h00 au 29 février 2015 à 20h00.

Le 24 février 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules rue des Deux Luxembourg, 79 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 02 mars 2015 à 07h00 au 10 mars 2015 à 18h00.

Le 25 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules Place Léopold à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de réfection de la Place Léopold pour le compte de la Ville, pour la période du 26 février 2015 de 07h00 à fin des travaux.

Le 25 février 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules à l'avenue du 10^{ème} de Ligne et rue de Seymerich à Arlon, en raison de travaux d'ouverture de tranchée pour pose de câbles, pour la période du 25 février 2015 à 07h00 au 20 mars 2015 à 18h00.

Le 25 février 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules rue du Gazomètre, 27 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'ouverture de tranchée en voirie pour raccordement au réseau d'égouttage, pour la période du 25 février 2015 à 07h00 au 26 février 2015 à 18h00.

Le 26 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue Sainte-Croix, 12 (15km) et Grand Rue, 64 (25m), pour la période du 28 février 2015 de 09h00 à 15h00.

Le 26 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules à la Place Léopold, devant l'ancien Palais de Justice à Arlon, en raison du déroulement d'un Salon de Mariage, pour la période du 28 février 2015 à 07h00 au 1^{er} mars 2015 à 22h00.

Le 26 février 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la rue du Musée à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de remplacement de sondes de température, pour la période du 24 février 2015 entre 08h00 et 16h00 (1 heures).

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la Place Camille Cerf, 8 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'ouverture de tranchée pour réparation d'égout pour le compte de la Ville d'Arlon, pour la période du 26 février 2015 à 07h00 au 27 février 2015 à 18h00.

Le 27 février 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue d'Eischen, 5 à Waltzing, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 27 février 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules à la rue Scheuer, 65 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement pour la période du 27 février 2015 de 10h00 à 16h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules route de Bastogne, 197 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose d'un échafaudage pour la période du 03 mars 2015 à 07h00 jusqu'au 03 avril 2015 à 20h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Gazomètre, 27, angle (petit morceau à sens unique) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose d'un échafaudage pour la période du 02 mars 2015 à 07h00 au 17 avril 2015 à 19h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules avenue de Luxembourg, 79 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement gaz pour le compte d'Ores, pour la période du 02 mars 2015 à 07h00 au 10 mars 2015 à 18h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules avenue du Général Patton à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de pose d'armoire EH3 et chambre de visite pour le compte de TECTEO pour la période du 25 février 2015 au 27 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue Zénobe Gramme à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de pose d'armoire EH3 et chambre de visite pour le compte de TECTEO, pour la période du 25 février 2015 au 27 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 27 février 2015 : pour régler le stationnement des véhicules à la rue des Déportés du n° 3 au 23 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de tirage de fibre optique en aérien pour le compte de TECTEO, pour la période du 26 février 2015 au 27 février 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules dans diverses artères de la Ville en raison d'assurer le bon

déroulement des 37èmes festivités carnavalesques 2015 d'Arlon, pour la période du vendredi 27 février 2015 à 07h00 jusqu'au lundi 09 mars 2015 à 20h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules dans diverses artères de la ville en raison d'assurer le bon déroulement des 37èmes festivités carnavalesques 2015 d'Arlon, pour la période du vendredi 27 février 2015 à 07h00 jusqu'au lundi 09 mars 2015 à 20h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules à la rue des Déportés, du n°3 au 23 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de tirage de fibre optique en aérien pour le compte de TECTEO, pour la période du 02 mars 2015 de 08h00 à 16h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue Sonnetty, 39 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 28 février 2015 de 07h00 à 19h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 67 (1 emplacement) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de rénovation du bâtiment situé à cet endroit, pour la période du 27 février 2015 au 13 mars 2015 à 19h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules devant les numéros 11 et 13 de la rue du Marché-au-Beurre (camionnette), en raison d'assurer le bon déroulement du Carnaval 2015 pour la période du vendredi 06 mars 2015 à 16h00 au dimanche 08 mars 2015 à 16h00 et devant les numéros 10-12-14, Grand-Place (rondeau final) et en date du samedi 07 mars 2015 de 19h00 à 21h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules devant les numéros 11 et 13 de la rue du Marché-au-Beurre (camionnette) en raison d'assurer le bon déroulement du Carnaval 2015 pour la période du vendredi 06 mars 2015 à 16h00 au dimanche 08 mars 2015 à 16h00 et devant les numéros 10-12-14 Grand-Place (rondeau final) et du samedi 07 mars 2015 de 19h00 à 21h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules à divers endroits de la Ville d'Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'enlèvement des kakémonos du Centre-Ville pour le compte de la Ville d'Arlon, pour la période du 03 et 04 mars 2015.

Le 02 mars 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la rue du Rhin à Waltzing, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de modernisation de la rue du Rhin à Waltzing, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de modernisation de la rue du Rhin pour le compte de la Ville d'Arlon, pour la période du 02 mars 2015 à 07h00 au 01 mai 2015 à 18h00.

Le 02 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules Place Hollenfeltz, 23 (ancien Photo star) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, pour la période du mardi 03 mars 2015 à 07h00 au 06 mars 2015 à 20h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue de la Rausch, 31 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 05 mars 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue de la Montagne, 10B à Freylange, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE pour la période du 06 mars 2015 de 08h00 à 17h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la route de Bouillon, 341 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de soufflage de tubes et de câbles fibre optique pour le compte de Belgacom S.A. (ouverture accotement) pour la période du 04 mars 2015 à 07h00 au 13 mars 2015 à 18h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Lingenthal ou Henri le Blondel à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du Grand Feu et activités annexes à Waltzing, pour la période du samedi 21 mars 2015 à 15h00 au dimanche 22 mars 2015 à 15h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue des Faubourgs, 7 au numéro 11 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des festivités carnavalesques pour la période du dimanche 08 mars 2015 de 08h00 jusqu'au lundi 09 mars 2015 à 01h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules devant l'ancien Palais de Justice (plus ou moins 20 emplacements) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des festivités dans le cadre du salon du relooking organisé à l'ancien Palais de Justice (plus ou moins 20 emplacements) pour la période du 28 mars 2015 à 09h00 au lundi 30 mars 2015 à 12h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la Place de l'Yser à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'ouverture de tranchée en accotement pour pose de câble pour le compte de Proximus, pour la période du 05 mars 2015 à 07h00 au 31 mars 2015 à 18h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la rue du 25 Août à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'ouverture de tranchée en accotement pour pose de câble pour le compte de Proximus, pour la période du 05 mars 2015 à 07h00 au 31 mars 2015 à 18h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la rue Léon Castilhon à Arlon (en face de la façade de la prison d'Arlon), en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de réparation des murs d'enceinte de la Prison d'Arlon, pour la période du 06 mars 2015 de 07h00 au 08 mai 2015 à 18h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules passage Nord arrière de l'ancien Palais de Justice (5 emplacements) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'installation et de la réalisation du plus grand cabaret d'Arlon par l'Asbl Adélaïde du Bois d'Arlon, pour la période du 28 mars 2015 de 08h00 à 22h00.

Le 05 mars 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue de la Papeterie à Heinsch, en raison de démonstration de curage de fossés pour le compte de la Ville d'Arlon, pour la période du 04 mars 2015 de 07h00 à 18h00.

Le 06 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue de Toernich, 30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 06 mars 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 06 mars 2015 : pour régler le stationnement des véhicules, rue des Martyrs, 35 (résidence Alcazar) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 14 mars 2015 de 08h00 à 18h00.

Le 06 mars 2015 : pour régler la circulation des véhicules rue du Cloître, 10B à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'abattage d'arbustes pour la période du 06 mars 2015 de 08h00 à 17h00.

+ + +

Melle Marie NEUBERG et M. Georges MEDINGER, entrent en séance

+ + +

4. Travaux communaux : en présence de l'auteur de projet : Madame COLLET du Bureau Architectes Associés : travaux de réfection de la Montée des Pierrots - Approbation des conditions et du mode de passation.

+ + +

Madame COLLET du Bureau Architectes Associés entre en séance.

+ + +

M. MAGNUS donne la parole à M. l'Echevin des Travaux, André BALON.

M. BALON : « La Ville d'Arlon possède une habitation au pied de la Montée des Pierrots mais cette habitation, au rez-de-chaussée se voit subir quelques gros problèmes de pénétrations d'eau, d'où l'obligation de refaire la Montée des Pierrots et tout particulièrement la placette qui se trouve au dessus des escaliers, pour mettre fin à ces pénétrations d'eau. Ensuite les bureaux disponibles seront mis à disposition de notre Présidente du CPAS qui s'occupe en même temps de l'EPN, elle attend cela avec impatience... mais il faut un point de départ ».

M. BALON présente Mme COLLET, Architecte, qui va présenter le projet de cette réfection de la Montée des Pierrots.

Mme COLLET : « La Montée des Pierrots est la liaison piétonne qui relie la rue de Diekirch à la rue des Remparts, elle est située au dessus des locaux anciennement occupés par la Région Wallonne et elle devrait accueillir, après réfection, l'Espace Public Numérique (EPN).

Réalisée entre 1995 et 1997, un peu moins de vingt ans, elle présente de nombreuses dégradations et des problèmes d'infiltrations dans les locaux sous-jacents. La structure de la Montée des Pierrots est constituée de dalles et escaliers en béton, recouverts d'une chape de pente, d'isolation, d'un béton de protection, d'une chape et d'un revêtement en petit granit. Elle est bordée de murs de clôtures, qui sont crépis et terminés par des couvres-murs béton architectoniques et de clôtures en bois.

En partie supérieure elle accueille une structure métallique qui évoque la maison détruite à cet endroit pour réaliser une placette, qui à l'origine devait servir de terrasse au restaurant contigu.

Analyse des désordres : les infiltrations d'eau qui pénalisent les locaux sous-jacents se situent en particulier au droit des avaloirs des terrasses intermédiaires et de la terrasse supérieure.

Il y a trois origines plausibles :

- un mauvais raccordement de ces avaloirs au réseau d'égouttage, une membrane mal raccordée, ou
- une condensation des cloches en fontes, ou
- la faible profondeur des avaloirs et les petites dimensions des sterputs qui fréquemment bouchés laissent passer l'eau; et l'eau trouve son chemin ailleurs que dans les avaloirs.

En ce qui concerne la dégradation des crépis, l'origine se situe sans doute dans la faible goutte d'eau des couvre-murs et les solins en plomb qui sont repliés sur les crépis ; mais l'origine de ces dégradations se trouve aussi par les graffitis et dans les incivilités.

Les travaux à réaliser :

- Le revêtement de sol de la terrasse située en partie haute de la terrasse intermédiaire et les paliers de l'escalier seront entièrement démontés pour donner accès au raccordement aux égouts.
- Des nouveaux pas-de-loup plus profonds et avec de plus grandes longueurs de captations d'eau seront posés, leurs cloches seront isolées.
- Le réseau d'égout sous-jacent sera également isolé pour éviter les problèmes de condensation.
- L'ensemble des couvre-murs sera démonté pour être remplacé par des couvre-murs de section plus large avec une goutte d'eau efficace.
- Toutes les surfaces crépies seront rénovées.
- De plus, entre les bâtiments existants du restaurant contigu (le GRECO) les bacs à plantes seront démontés, et le mur sera rehaussé pour simplifier les raccords de couvre-murs à cet endroit.
- Les clôtures en bois seront remplacées par des clôtures en aluminium laqué, plus pérennes et demandant moins d'entretien.
- Sur la structure mémoire d'une maison, les stores qui n'ont fonctionnés que très peu seront démontés.
- Au départ et à la fin de la liaison, des poubelles avec cendrier seront placées de manière à permettre à chacun d'y déposer ses déchets.
- Un banc sera installé sur la placette supérieure et le banc intermédiaire sera remplacé par un banc de ce type-là (mais qui sera bien-sûr de courbure inverse).
- En matière d'accessibilité et de sécurité, les garde-corps existants ne sont plus conformes à la législation en vigueur. Ils seront donc remplacés par des garde-corps du même design que ceux que l'on trouve pour la rampe de la piscine et seront installées aussi pour la facilité d'accès des mains-courantes doubles.
- En ce qui concerne les travaux de finitions intérieures, tous les travaux de plaques de plâtres, faux plafonds endommagés et non finis dans le local EPN seront réalisés, des nouveaux luminaires seront posés aux endroits laissés nus au départ de la Région Wallonne et la sécurité incendie sera complétée.
- Le Service Bâtiment de la Ville prend à sa charge les travaux de rafraîchissement des peintures (murs et plafonds), et mise en ordre des appareils sanitaires.

Pour l'ensemble des travaux, le budget s'élève à 138.943 € HTVA, dont 12.513 € qui concernent strictement les travaux de finitions intérieures et d'électricité pour l'EPN ; ce qui donne un budget total de 181.487 € TVA et honoraires compris ».

M.MAGNUS demande s'il y a des questions ou des remarques.

Monsieur EVEN demande si sur les poubelles, le cendrier se trouve sur le dessus. Il se pose la question sur la fréquence à laquelle sera vidé le cendrier.

Mme COLLET répond que le cendrier se trouve sur le côté et M EVEN demande également si ce cendrier a une grande capacité. Mme COLLET précise qu'il faudra probablement vider le cendrier chaque fois que le sac poubelle sera changé et qu'il faudra peut-être le vider plus fréquemment sur cet endroit si c'est un lieu de concentration de fumeurs...

M. LAMBERT demande des explications (les raisons) sur le changement de la législation des garde-corps.

Mme COLLET pense qu'au fur et à mesure on se donne une sécurité supplémentaire par rapport à un accident, un incident, etc... si au départ on avait une hauteur de garde-corps à 90, maintenant on les mets à 100 voir 110. Elle pense que c'est plus une philosophie pour diminuer les risques qui fait que les garde-corps augmentent.

M. BALON intervient en expliquant que c'est une évolution en rapport avec les nouvelles normes européennes qui en l'occurrence se sont basées sur des normes allemandes (on a gagné 18 cm en hauteur au cours des vingt dernières années). La section entre les barreaux a également été diminuée.

Melle NEUBERG remercie A. BALON et Mme COLLET qui ont fait en sorte de permettre à l'EPN de pouvoir aménager rapidement dans de nouveaux locaux : « A l'EPN il y a un peu plus de 3000 fréquentations par an, ce qui fait que les locaux actuels sont un petit peu exigus. Ces nouveaux locaux dont nous avons déjà la trame très bien en tête nous permettrons d'organiser d'avantage de formations. Il y a d'ailleurs un local séparé pour les formations de groupes. Donc je pense que ce sera un très bel outil mais évidemment il fallait sécuriser et il fallait être certain qu'il n'y ait plus d'infiltrations d'eau vu que nous allons y installer énormément de matériel informatique. Un tout grand merci à tous mes collègues du Collège, mais tout spécialement à André BALON ».

Mme TRUM demande si l'EPN sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Mme COLLET répond qu'il y a déjà une entrée. Elle explique : « Sur le côté il y a une rampe, elle est un tout petit peu plus raide que la norme mais c'était le moyen de faire l'accès. Comme elle est courte l'effort est un peu plus important que la norme mais il est relativement beaucoup plus court. Ils ne toucheront pas à cette partie-là vu qu'elle ne pose pas de problème, il y sera juste placé des garde-corps conformes.

A L'UNANIMITÉ, DECIDE

Article 1^{er} : D'approuver le cahier des charges N° MT-PNDAP/15-1031 et le montant estimé du marché "Réfection de la Montée des Pierrots", établis par l'auteur de projet, l'Association momentanée Architectes Associés / TGI, Rue du Vieux Bac à 4140 SPRIMONT. 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 138.943,84 € hors TVA ou 168.122,05 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir la procédure négociée directe avec publicité comme mode de passation du marché et les critères de sélection suivants :

* Par le seul fait de participer à la procédure de passation du marché, le soumissionnaire atteste qu'il ne se trouve pas dans un des cas d'exclusion visés aux §§ 1er et 2 de l'article 61 de l'arrêté royal du 15 juillet 2011 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques.

* En application de l'article 60 de l'arrêté royal du 15 juillet 2011, le soumissionnaire belge n'est pas obligé d'ajouter une attestation ONSS à son offre. Le pouvoir adjudicateur se renseignera lui-même.

* En application de l'art. 63 de l'AR du 15 juillet 2011, le soumissionnaire belge n'est pas obligé d'ajouter une attestation dont il résulte qu'il est en règle par rapport à ses obligations fiscales professionnelles. Le pouvoir adjudicateur se renseignera lui-même.

Capacité économique, financière du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)

Satisfaire aux exigences de l'agrément comme entrepreneur de travaux en catégorie D (entreprises générales de bâtiments), Classe 2

Capacité technique du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)

Une liste d'au moins 5 livraisons similaires effectuées au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire public ou privé. Les livraisons sont prouvées par au moins 3 attestations émises ou contresignées par l'autorité compétente ou, lorsque le destinataire a été un

acheteur privé par une attestation de l'acheteur ou à défaut simplement par une déclaration du fournisseur.

Agréation des entrepreneurs requise (catégorie et classe - la classe est déterminée au moment de l'attribution du marché)

la preuve de son agréation dans la catégorie D (entreprises générales de bâtiments), classe 2 ;

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 124/723-60/2014/20141018.

+ + +

Madame COLLET du Bureau Architectes Associés sort de séance

+ + +

5. Travaux communaux : en présence de l'auteur de projet : Bureau d'études ETAU-AUPA, présentation du projet du parc sportif, récréatif, culturel et pédagogique de l'HYDRION.

+ + +

Mme Céline LARDINOIS, M. Andy FANK et Mme Julie COLLIN entrent en séance

+ + +

M. MAGNUS introduit le point en disant que c'est un projet ambitieux et qui fera beaucoup de bien à Arlon, ce qui est fondamental. Il laisse la parole à M. l'Echevin des Travaux.

M. BALON : « Il y a quatorze ans d'ici j'étais jeune Echevin mais encore totalement naïf et je m'étais dit que sur la législature, sans aucun problème, on arriverait à faire ce projet. Nous sommes donc quatorze ans plus tard !

En fait le problème de départ est que la Ville d'Arlon possédait une partie de 23ha, le solde appartenant au CPAS et à la Communauté française. Si avec le CPAS il a été très facile dès le départ de trouver des arrangements (et merci à sa Présidente actuelle qui a finalisé le dossier), c'était beaucoup plus difficile avec la Communauté française qui s'appelle maintenant Fédération Wallonie Bruxelles. Par trois fois on a cru y parvenir et par trois fois, que ce soit moi-même ou mes deux collègues qui m'ont succédés (Mme TRUM et M. MEDINGER), on a échoué car il y a eu un changement de Ministre juste avant la signature.

Enfin, la quatrième fois a été la bonne, il y a un an et demi nous avons enfin la propriété par bail emphytéotique des 23 ha, ce qui va nous permettre de travailler.

Le but de ce projet est quadruple :

Arlon était connu jusqu'il y a peu grâce à l'Armée d'un côté et l'ADEPS d'autre part. L'Armée est devenue professionnelle et donc tous ces jeunes gens qui venaient passer trois mois à Arlon, et qui étaient parfois amenés par leurs parents ou par leur fiancé était un moyen de faire découvrir notre Ville... mais cela a disparu.

Il reste donc l'ADEPS, et là aussi, régulièrement, des parents viennent déposer leurs enfants, c'est donc important de retrouver autour de l'ADEPS une 'ceinture verte'. 'Ceinture verte' qui a en partie disparue puisque le centre commercial de l'Hydrion, sur terrain privé mais qui était juste à côté, en a quand même supprimé une partie. Hors l'ADEPS est important pour le tourisme à Arlon, d'où cette idée de créer un parc qui soit à la fois un parc sportif, récréatif, culturel et pédagogique. Et ce, en complément avec les infrastructures de l'ADEPS.

Second élément, le sud et le sud-ouest de la Ville d'Arlon vont, sont et vont être en plein développement (il fait brièvement référence aux projets sur le site GENIN ; de la place de l'Yser - à l'arrière le long de la 'coulée verte' ; et du nouveau éco-quartier qui devrait se créer avenue du Bois d'Arlon côté rue Halbardier).

C'est donc un quartier en pleine mutation qui va se retrouver d'avantage qu'il ne l'est maintenant, en plein centre-ville.

Troisième élément, le RAVEL existe de l'autre côté de ce que nous appelons tous le 'chemin du tram' et le 'chemin noir'. De l'autre côté (place de l'Yser et avenue Patton) il existe déjà des piétonniers, entre la rue de la Meuse et l'avenue Patton le piétonnier existe. Le double rond-point de l'Espace Semois est accessible aux vélos et aux motos et la 'coulée verte' aussi nous emmène à la place de l'Yser.

La volonté du Collège (et donc du Conseil aussi), est de liaisonner à travers ces 23 ha, pour retrouver le chemin du tram, et puis de l'autre côté du chemin de fer et de la route régionale, le RAVEL qui nous amène à la rue Sainte-Croix.

Des chaînons sont en train de se faire, c'est sûrement un travail de longue haleine qui prendra de longues années, mais au bout du compte, sur les deux tiers d'Arlon on pourra créer un RAVEL.

Quatrième élément, la partie sportive, la partie culturelle et la partie pédagogique le long de la Semois qui est enfin redevenue propre, ça c'est dix ans qui sont derrière nous... et je laisserais aux architectes le soin de développer cette partie-là.

Sur le plan financier, un dossier a déjà été accepté par le Conseil communal, c'est le dossier du Hockey. INFRASPORT est revenu à la Ville d'Arlon il y a une quinzaine de jours et n'avait plus de remarques fondamentales sur ce dossier, et donc ce dossier suit son court avec un avis favorable d'INFRASPORT pour le moment. Un collaborateur de M. le Ministre COLLIN viendra à Arlon le 31 mars. Si M. le Ministre COLLIN envoie un de ses collaborateurs c'est sans doute qu'il a peut-être une idée derrière la tête, je m'en réjouis déjà...

Le reste, on est sans doute dans une facture globale de quelques 5.000.000 €, dont 1.500.000 € étant déjà quelque part, pas encore acquis mais en bonne voie (c'est le Hockey). Il va falloir les trouver, c'est donc pour cela que la Ville d'Arlon a désigné le bureau d'Architecture ETAU dont Mme Céline LARDINOIS et M. Andy FANK sont là pour vous expliquer tout cela ; et ils sont accompagnés par Mme Julie COLLIN d'IDELUX car c'est Idélux qui a une maîtrise d'ouvrage déléguée, et donc qui a déjà fait le marché de services pour trouver les auteurs de projets (c'est le groupe ETAU de Verviers). Et cette maîtrise d'ouvrage sert à nous aider dans la composition technique et architecturale de tout ce qui va vous être présenté, mais aussi dans la recherche de subsides ».

M. BALON s'adresse ensuite au Secrétaire général d'IDELUX qui est présent dans la salle en disant qu'il reste encore un petit bout de chemin à faire pour ramener un maximum de subsides dans cette Ville.

Il laisse ensuite la parole au bureau d'Etudes (il précise qu'il ne parlera pas du castor qui leur a empoisonné la vie pendant plusieurs années et qui a obligé, quand le dossier était quasi terminé, de le modifier considérablement).

Mme LARDINOIS prend la parole et présente également son collègue M. Andy FANK. Ils sont un bureau d'Etudes Verviétois spécialisé dans les projets d'architecture d'urbanisme et d'architecture du paysage.

Elle explique qu'elle va faire sa présentation en deux temps : Il y aura premièrement la présentation de l'avant-projet de l'aménagement du parc de l'Hydrion. Elle rappelle que l'esquisse d'aménagement a été présentée au Conseil communal en juin dernier et que la programmation avait été approuvée, cette programmation n'a pas changée mais elle va présenter plus en détail le projet du parc. Ensuite elle présentera le projet du permis d'urbanisation (elle montre le slide où l'on voit le périmètre entouré).

Mme LARDINOIS commence sa présentation de l'aménagement du parc de l'Hydrion :

« La philosophie du parc (elle montre le plan) c'est vraiment concilier un projet qui est à la fois moderne et contemporain et qui respecte l'environnement naturel. Car pour rappel le site est doté d'une grande diversité, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle la majeure partie du site est classée en SGIB (Site de Grand Intérêt Biologique). On retrouve notamment parmi ces milieux naturels une mégaphorbiaie qui est un milieu ouvert plutôt humide, une zone boisée de type boulaie à sphaignes, une prairie permanente, d'autres bois, une zone inondée qui devient plutôt une zone inondable puisqu'il n'y a plus la présence des castors. Il a aussi la présence importante de l'eau vu que la Semois traverse le site de part et d'autre. Il faut noter que c'est un des seuls endroits dans le centre d'Arlon où la Semois est à ciel ouvert, donc c'est relativement intéressant.

Notre volonté c'est que chaque zone réponde à des enjeux différents en termes de gestion et en termes de conservation des milieux naturels. Et une autre volonté c'est d'avoir plusieurs mesures de gestion des eaux de ruissellements car on sait que ce site pose pas mal de problèmes en termes de gestion des eaux.

Comme M. BALON l'a expliqué, le fil conducteur se base sur un réseau de cheminement. D'abord des cheminements primaires principaux, qui sont directs et qui permettent de traverser le site d'est en ouest et de nord en sud en passant par différents centres d'intérêts. Ces cheminements seront donc plus larges, accessibles à tous (piétons, PMR, poussettes, cyclistes), ce sont des cheminements qui seront éclairés. A côté de cela on aura des cheminements secondaires qui seront uniquement accessibles aux piétons et qui seront plus propices à la promenade, à la détente... plutôt dans un schéma sinueux. Tous ces cheminements vont permettre de relier le parc au Parc des Expositions, au nord à la rue de l'Hydrion ainsi qu'au cheminement noir et à la rue du Camp et à la rue de Schoppach (elle montre quelques images de références relatives aux matériaux et aux types d'aménagements prévus pour les cheminements).

Nous avons la volonté d'avoir des aménagements écologiques, donc on travaillerait surtout sur des cheminements avec des revêtements poreux, semi-perméables ou perméables, dans les cheminements secondaires on aurait différents types en fonction du milieu... on a beaucoup de milieux humides donc on travaillerait avec des caillebotis en bois ou métalliques (c'est à voir), avec de la dolomie quand les milieux sont secs ou avec des écorces de pins dans les zones de bois ».

Elle présente le plan masse en zoomant sur certaines zones pour les détailler : « L'entrée principale du site, donc en relation directe avec le parc des Expositions. Dans cette zone on prévoit premièrement un petit belvédère qui va surplomber la Semois de manière à la mettre en évidence ; et également un 'skate-parc' paysager avec des modules qui seront protégés des jardins des riverains par une zone tampon végétalisée. A côté de ce 'skate-parc' on aura une dizaine de places de stationnement et on prévoit aussi une cinquantaine de places de stationnement qui vont servir au parking pour le futur club de Hockey, pour le parc et également pour le 'skate-park ', donc en tout une soixantaine de places le long de l'allée du parc des Expositions.

Dans la prairie permanente où actuellement on voit que la nature commence à reprendre ses droits (par exemple des saules qui commencent à repousser...). Notre volonté c'est de revenir à une prairie permanente, donc avec une gestion

différentiée et de manière à reconserver, à retrouver un milieu ouvert, qui va permettre l'installation, la venue d'autres espèces animales (d'autres papillons d'autres insectes).

La proposition (elle montre le plan : c'est un jeu de triangulation on voit des zones vertes et des zones jaunes qui correspondent soit à des prairies fleuries -jaune- ou à des gazons fauchés -vert-). On abolit l'aménagement du parc avec des pelouses bien entretenues, avec une gestion très fréquente et on est plus dans une gestion différenciée avec une fauche bisannuelle et on abolit tout ce qui est produits phytosanitaires etc.

Dans cette zone il n'y a pas uniquement la nature, on y intègre des jeux et des modules sportifs, donc on intègre un AGORA SPACE (un terrain multisports où l'on peut pratiquer le foot, le basket simultanément), deux terrains de pétanque, des trampolines encastrés dans le sol, une plaine de jeux (pas une plaine de jeux traditionnelle mais plutôt une plaine de jeux avec des modules qui permettraient à l'enfant de développer la créativité, l'acrobatie, etc.), une zone de pique-nique avec deux barbecues et des petites placettes qui peuvent accueillir des expositions artistiques temporaires(elle précise les endroits sur le plan).

Une des volontés est de trouver des aménagements qui permettent de gérer de manière écologique : ici on va travailler sur la Semois, sur la berge gauche en proposant l'élargissement du lit majeur de la Semois de manière à augmenter la zone tampon et donc à améliorer la gestion et la temporisation des eaux de ruissellement. Le fait d'élargir, de reculer la berge gauche va nous servir de cheminement, de zone de promenade... on va donc profiter de ce reprofilage des berges pour faire passer le piéton ou le cycliste vraiment au niveau de la Semois, ce qui va également permettre de remettre aussi en jeu la Semois.

Au niveau de la mégaphorbiaie (la deuxième zone), c'est là où il y a la peupleraie ; celle-ci est gérée par la DNF et elle est en fin d'exploitation, on va donc bientôt l'abattre. On aura de nouveau un milieu ouvert, la mégaphorbiaie est un milieu humide, un milieu ouvert. Donc notre but c'est de restaurer ce milieu naturel et l'aménagement qu'on prévoit c'est un caillebotis qui va traverser cette mégaphorbiaie. Il est prévu aussi une zone d'arrêt avec un panneau didactique qui donne des explications sur le type de milieu naturel en place.

Dans la zone inondée actuellement on a toute une série de noues, ce sont des petits fossés de rétention qui permettent de temporiser, de gérer les eaux de ruissellement. Donc ce qu'on propose c'est de conserver ces noues, même de les retravailler pour conserver cet atout-là. Ce milieu qui est actuellement fermé va donc complètement s'ouvrir (on va avoir une vue sur la zone inondée, sur l'ADEPS également depuis le parc des Expositions). Il y aura des cheminements qui vont traverser cette zone-là et on prévoit également un petit ponton en bois pour venir se reposer au milieu de la zone (avec également un panneau didactique qui expliquerait pourquoi pas ce qu'est une noue et à quoi elle sert etc.).

Dans la zone boisée, plus au nord, il y a à l'ouest, des futurs terrains de hockey, on prévoit l'aménagement de sentiers sur terre sèche, avec l'aménagement d'un module de jeux. Ici on imagine un module qui permette aux enfants de grimper en hauteur pour avoir une vue sur le parc un peu différente.

Encore une autre zone humide à l'ouest de la Semois où on prévoit l'aménagement d'une boucle qui va s'approcher de la Semois avec un petit belvédère et de nouveau l'aménagement de modules didactiques. Ce n'est pas encore très précis, ce n'est pas uniquement des panneaux avec un texte car c'est un peu rébarbatif, on pensait plutôt à des modules plus récréatifs et plus didactiques.

On veut que chaque milieu naturel ait une station avec des informations qui expliquent bien le milieu en place, d'où les panneaux didactiques.

Enfin dans la zone boisée qui se trouve directement en connexion avec l'ADEPS qui est une boulaie à sphaignes, on prévoit l'aménagement d'un parcours VTT, d'un parcours VITA avec des modules fitness, et la connexion directe avec le chemin noir, qui lui sera réaménagé avec un nouveau revêtement car actuellement il est en terre et n'est donc pas accessible à tout le monde. On compte également refaire l'éclairage du chemin noir.

Le tout pour un budget de 1.926.718 euros hors TVA, hors honoraires, pour le parc uniquement, sans compter le hockey et les autres aménagements. »

Mme LARDINOIS continue en présentant le PUR (permis d'urbanisation), qui concerne une parcelle communale, qui se situe à cheval entre le parc des Expositions et la rue de l'Hydrion, à proximité de l'école de danse et du Hall Polyvalent : « on propose la création de sept lots urbanisables et d'un lot non urbanisable qui serait dédié à une zone de parc et à une zone d'équipements (les terrains de hockey). Au niveau du plan masse, il s'agit de la zone en gris foncé, c'est la zone capable de construction pour les volumes principaux et en gris clair c'est la zone capable de construction pour les volumes secondaires. En jaune c'est la zone de recul et en vert la zone de cours et jardins. Pour ces sept lots urbanisables il s'agit de sept maisons mitoyennes, car on n'autorise pas les appartements, des maisons à petit gabarit, R+ 1 + T (1 étage plus la toiture) pour les volumes principaux, et on descend à un étage maximum pour les volumes secondaires. Avec une zone de recul de minimum cinq mètres dans laquelle on autorise l'emplacement d'un parking et le jardin qui se situe à l'arrière des habitations ». Elle montre le plan passe en précisant que c'est un exemple d'urbanisation et qu'il n'est donc pas définitif.

M. BALON précise que ce dernier point de la présentation de Mme LARDINOIS, relatif au permis d'urbanisation, est développé dans le point 23 de l'ordre du jour.

M. GAUDRON voudrait d'abord féliciter le bureau d'études pour ce beau projet qui donne envie, et dit qu'on ne peut que s'inscrire dans cette dynamique. Il dit qu'on a évoqué le coût du projet et le besoin d'envisager des pistes de subsides, une piste qu'il souhaiterait lancer au Collège, serait un plan communal de développement de la nature, qui permettrait de rentrer pour une partie du projet dans ce cadre-là avec des possibilités de subsides.

Il évoque une deuxième remarque : « M. BALON a montré le temps nécessaire pour faire ce genre de projet, et à côté de cela on sait qu'une ville comme Arlon qui a l'ambition de rayonner au-delà de ses frontières a besoin d'espaces verts. On a ici un beau projet qui est entre le centre d'Arlon et la première périphérie. On sait qu'il y a tout l'enjeu de redynamiser notre centre ville, et que cela passera entre autre sur le fait de pouvoir attirer à nouveau un maximum d'habitants dans notre centre-ville. Comme beaucoup de grandes villes on aurait besoin aussi d'un espace vert en plein centre-ville, et dans ce sens là les possibilités sont limitées, mais il y en a bien une ; et d'ici la fin de la législature il y aurait moyen d'avancer concrètement sur un beau projet en entamant des discussions avec la Province pour pouvoir faire du Parc Provincial un lieu ouvert en journée et permettre d'offrir à un bon nombre d'Arlonais un espace vert de qualité en plein centre-ville. Et afin d'éviter toutes sortes de problèmes, on n'ouvrirait qu'en journée, mais ces petits aménagements nous permettraient d'avancer très vite sur ce projet ».

Monsieur MAGNUS précise que ce n'est plus un Parc Provincial mais un parc qui appartient à la Région. Il s'agit du parc du Gouverneur. Il dit qu'il lui en a encore parlé récemment et qu'il trouvait ce projet très intéressant, et que ce parc contenait des arbres remarquables.

Monsieur PERPETE dit qu'on doit d'abord s'occuper des espaces verts qui appartiennent à la Ville et pour lesquels il y a parfois moyen de faire mieux. Il dit qu'il y a des raisons pour lesquelles ils sont dans la situation que l'on connaît aujourd'hui.

Il explique ainsi : « Il y en a quelques-uns, le parc Léopold, on est tributaire de ce qu'il adviendra dans ces alentours-là, on sera bientôt fixés et on pourra alors agir, car quoiqu'il se passe en-dessous où pas, le parc doit être revu et redessiné avec un kiosque, une aire de jeux etc.

Il y a un espace qui n'est peut-être pas suffisamment utilisé c'est le Square Albert devant Saint-Martin (c'est un endroit que peu de gens s'approprient), et je me demande si on ne devrait pas un jour y faire un parc à la française avec des hautes grilles fermées la nuit et dans lesquelles on rentre des choses beaucoup plus vivantes, car il n'y rien, à part deux bancs et quelques rosiers... on pourrait faire beaucoup mieux ». Il précise qu'il lui paraît plus attractif comme situation que le parc Gaspard, car à cause des arbres et du dénivelé, on ne peut que très peu y toucher. Il insiste encore sur le fait qu'il y aurait vraiment moyen de s'approprier le Square Albert 1^{er} car aujourd'hui personne ne l'utilise vraiment ; on ne fait qu'y passer et s'y garer et il trouve cela dommage étant donné qu'il est situé au cœur de la ville et qu'il y a des habitations autour.

« Il y a aussi la Plaine des Manœuvres où il y a eu de beaux projets, c'est un poumon vert au milieu de la ville et on pourrait aussi y faire quelque chose. Il y a également la Plaine de jeux du Galgenberg où on attend le retour de l'auteur de projet Monsieur PONCIN depuis déjà longtemps pour pouvoir finaliser. Dans un quartier du Galgenberg, où il y a plutôt plus de familles et d'enfants que dans les années récentes, car il y a des modifications de la population. Il y a aussi Callemeyn où il y a eu l'aménagement d'un espace public, il faut le redire, les réceptions définitives n'ont pas eu lieu alors que c'est un endroit public, financé avec de l'argent public, et ce n'est pas une réserve pour les riverains. Et il faudra certainement aussi faire quelque chose dans la cour de la Caserne Léopold, ne fut-ce que pour les gens de Nos Logis et les autres autour, car c'est un endroit qui le mériterait. Alors si en plus la Région nous offre le parc du Gouverneur, on ne va pas refuser.

Il faudrait voir si, vu qu'apparemment les provinces vont être maintenues, qui sera le prochain Gouverneur, et si c'est quelqu'un qui va vivre vraiment au quotidien dans le Palais, on n'obtiendra rien, et par contre si c'est quelqu'un qui vient de l'extérieur, comme certains le font, ils ne vont là qu'au bureau et ils repartent, alors là c'est différent. Je pense qu'il faut attendre de voir tout cela dans un an et en attendant on ne saura rien faire. C'est vrai qu'il s'agit d'un espace dont on aurait besoin, mais on va facilement nous répondre d'utiliser ce qui nous appartient d'abord autour... utilisez mieux le parc Gaspard, le Square Albert et quand vous aurez besoin alors vous viendrez chez nous. On peut faire beaucoup de choses autour de Saint-Martin. Aujourd'hui on roule en voiture tout autour, est-ce-vraiment nécessaire ? Il y a une réflexion à avoir sur cet endroit-là. »

Monsieur BALON complète les informations de Monsieur PERPETE, en rajoutant trois éléments :

« Le premier est que pour le parc Gaspard on a augmenté sa superficie il y a une demi douzaine d'années en assimilant ce qui est à l'arrière du bâtiment la Maison Carey.

Le deuxième élément est que nous avons malheureusement échoué (et ça c'est joué de très peu vu qu'on en était au stade des adjudications) la création du parc qui se trouve à l'arrière de la rue des Thermes Romains, le parc des Moulins. Ce projet n'est pas abandonné du tout et le Collège a repris le dossier et multiplie les réunions avec Mme Goffinet et l'Urbanisme. Ce parc a échoué parce qu'entretiens le groupe SNCB au sens large a redonné un peu d'espace et faire un piétonnier entre la gare et l'hôpital, il y a donc des superficies complémentaires, ce qui reforme un tout. Donc ce projet n'est pas abandonné du tout, bien au contraire, on a encore reçu les gens de la Région Wallonne et on a eu des contacts avec son inspecteur général Monsieur VAN REYBROECK à ce sujet.

Le troisième et dernier élément qui concerne plus le sport, si on regarde bien les infrastructures sportives sur Arlon, on voit qu'elles se situent à quatre endroits : la Cova, Waltzing, la Spetz de part et d'autre de l'avenue de Longwy (avec les terrains du FC lorrain), et maintenant l'Hydrion, on entoure donc Arlon et ça me paraît une répartition judicieuse. Chacun dans son quartier peut retrouver des espaces verts. »

Monsieur MAGNUS précise que dans la liste des parcs en question, il s'est rendu avec Monsieur PERPETE aujourd'hui à Namur pour défendre les projets FEDER au sein de la task force composée de chefs d'entreprises, de professeurs d'Université, de gens spécialistes en matière d'urbanisme. Et dans des projets FEDER présentés, il dit qu'il y a aussi le parc urbain de l'ULG dans lequel on veut également faire un poumon vert. Il dit qu'il faudrait le rajouter à la liste et que lorsqu'on voyait la ville d'Arlon d'en haut avec GOOGLE MAPS c'est vraiment une tache verte et on n'a pas à rougir de la manière dont notre ville s'articule autour de poumons verts bien agréables.

Monsieur BALON rappelle ce qui se passe au Wäschbour, il y a deux nouveaux parcs, le premier juste à l'entrée avec la remise en valeur de la fontaine (et demain de la chapelle Sainte-Croix qui est en cours), mais surtout au milieu du lotissement Thomas et Piron (les quatre éléments), l'espace vert au milieu a été repris il y a deux ou trois mois d'ici par la ville d'Arlon. L'entreprise l'a réalisé, c'était dans ses charges urbanistiques et nous venons de le reprendre. Il s'agit d'un espace plus grand que l'espace Callemeyn et c'est pas mal du tout précise-t-il.

Monsieur SAINLEZ revient au parc de l'Hydrion. Il dit qu'il y a 23 hectares et voit que dans les projets présentés, il y en a qui sont très intéressants. Mais il a une question « QUAND ? ».

Monsieur MAGNUS répond que ce sera le plus vite possible.

Monsieur SAINLEZ demande si dans ces projets présentés ici, il y en a qui sont urgents et d'autres qui sont certes très bien mais moins urgents. Il se demande s'il n'y a pas possibilité de faire un phasage, comme par exemple un sentier qui permettrait une mixité entre des promeneurs, des joggers et des vélos, ça lui paraît être une urgence non négligeable dans le centre d'Arlon. Deuxièmement, il s'interroge par rapport à l'entretien des ces 23 ha, notamment en matière de VTT...

Monsieur BALON répond pour la première partie et explique qu'un phasage existe déjà mais qu'il sera remis en question au fur et à mesure de l'arrivée des subsides. Il dit qu'on va tenter d'obtenir des subsides auprès de la Division de la Nature et Forêts, auprès du Tourisme, auprès d'Infrasports, et peut-être un peu de la Culture. Il continue ses explications en précisant que dans les éléments on n'a pas parlé de la Grange, mais la Grange maintenant, que ce bail emphytéotique est concrétisé, fait partie du domaine communal (elle servira peut-être de maison du parc, mais c'est à voir car là aussi il faut aller chercher des subsides). Il ajoute que le point de départ c'est le hockey; l'opportunité s'est présentée et cela prouve que les choses bougent. Pour le reste, continue-t-il, il dit que cela se fera au fur et à mesure et sans doute faudra-il à certains moments libérer un peu de fonds propres, en essayant qu'il y en ait le moins possible. Pour ce qui est de l'entretien, il cède la parole à Monsieur PERPETE.

Monsieur PERPETE précise qu'on soulève là une question qui taraude le Collège régulièrement et dont on ne mesure pas assez l'impact :
« C'est le fait que quand on crée quelque chose de nouveau, comme par exemple des crèches supplémentaires, des écoles supplémentaires (comme c'est le cas depuis dix ans), des espaces verts supplémentaires, on calcule toujours le coût d'aménagement etc. et pas souvent ce que l'entretien de base va coûter. Je ne parle même pas de l'aspect pédagogique des écoles qui est largement subsidié, ou dans les crèches... mais le nettoyage par exemple, on ne se rend pas compte qu'il faut adapter l'effectif aux superficies dont on hérite, et ça a un coût.

Pour les espaces verts, on a même parfois le problème dans des discussions avec des promoteurs privés qui viennent avec des projets d'une certaine envergure, comme notamment ceux qu'il y a eu au Wäschbour; il y a un espace dont on discute, qui n'est pas bâti (qui va être un espace vert) et paradoxalement le privé essaye qu'il soit repris par la commune, et nous à priori on devrait être contents, mais quelques fois on est obligé d'essayer de les limiter où on en viendrait à souhaiter qu'il ne soit pas trop vert car qui dit 'vert' dit 'entretient - tonte - élagage etc....'

Il n'y a que trois solutions, ou bien on les mets à charge de l'urbanisme ou bien partiellement à charge du promoteur, ou alors on le fait soit nous-mêmes soit par des adjudications à des entreprises parfois à finalité sociale ou autre, on sait que ça a un coût aussi et qu'il faut surveiller. Quand on le fait nous-mêmes, il faut faire les plantations et les tontes de pelouses en même temps, et profiter du temps sec en même temps partout à Arlon, et on n'a pas toujours les équipements et les hommes nécessaires à tout cela en même temps. Mais c'est vrai qu'il n'y a rien de pire que d'aménager quelque chose de beau au départ, et que par insuffisance de moyens, on laisserait aller. Il vaudrait mieux aménager quelque chose d'un tout petit peu moins ambitieux et garder une réserve pour l'entretenir vraiment, plutôt que de faire quelque chose de formidable, et qu'on ne pourra pas entretenir. On a ce problème aussi avec des promoteurs privés, qui veulent nous céder les espaces verts, et où on est obligé après avoir fait nos calculs, de dire attention car il y a le coût de l'entretien, et par exemple il faudrait une personne à temps plein pour entretenir cet espace... et c'est l'ensemble des citoyens qui paie cela. Où alors il faut que ce soit vraiment un espace public, il ne faut pas que les riverains essayent d'empêcher qu'on y aille, comme c'est le cas à certains endroits, car c'est l'ensemble des citoyens qui paie.»

Monsieur BALON remercie les auteurs de projet d'avoir expliqué que toute une série d'hectares devront rester très naturels parce que la Semois, à cet endroit-là va devoir pouvoir capter l'eau et conserver l'eau. Il poursuit en précisant que si on fait tout trop bien, alors on a des problèmes comme à VIVILLE et à FOUCHES, et ce n'est pas la peine d'avoir trois bassins autour de cet espace à la place de l'Yser notamment, pour après éliminer le problème. Donc il y a plusieurs hectares qui resteront à l'état naturel, sans entretien, pour continuer de capter l'eau à cet endroit-là.

Monsieur MITRI reprend ce que Monsieur SAINLEZ avait dit au sujet des liaisons qui pourraient être cohérentes à certains endroits pour les piétons et les cyclistes à travers la ville. Il informe que la Ville va rentrer un projet en réponse à un projet d'impulsion avant la fin du mois, subsidié par la Région Wallonne à hauteur de 200.000 euros, pour une liaison cycliste et piétons qui sera choisie et proposée avant la fin du mois. C'est dans ce soucis de créer des liens cohérents, comme celui qui sera entre la gare et l'hôpital, mais également à d'autres endroits, qui relieront par exemple la rue du Maitrank, en continuant par la rue du Vicinal, et par la Nationale 4, qui sera dans le plan d'humanisation. Ce sont ces projets auxquels la ville d'Arlon réfléchit, et avant la fin de ce mois, on obtiendra un projet pilote.

Madame WILLEMS demande si on a pensé à des parkings à vélos dans le centre-ville, parce qu'elle trouve que c'est bien de venir à vélo à Arlon mais qu'on ne sait pas où les mettre.

Monsieur MITRI dit qu'elle a raison, et précise que les parkings à vélo font partie aussi du projet de 2015, qui est d'ailleurs budgété pour le marquage et les parkings à vélos. Il dit qu'on aura plus de précisions dans le courant de l'année 2015.

Monsieur LAMBERT souhaite faire deux petites interventions :
« La première c'est pour compléter la liste non exhaustive des arbres remarquables que Monsieur PERPETE a faite, il y a un endroit qui lui tient particulièrement à cœur et qui n'a pas été cité, ce sont les trois séquoias au Galgenberg, à l'arrière des Aumôniers du travail. Il dit qu'après avoir pas mal voyagé, il n'a jamais vu une densité de séquoias sur un are, il y a un

volume inimaginable et peut-être qu'un jour ce sera vraiment intéressant et utile de les valoriser ».

L'autre intervention c'est par rapport au projet présenté ici, il souhaite féliciter cette présentation, ce projet lui colle à la peau et adhère parfaitement à la présentation qui a été faite. Mais il a une petite question d'ordre technique, il parle du temps de la ferme KLEIN et du vieux bassin de natation, où il y avait un petit ruisseau qui arrivait au niveau du pont de la Semois, pont du chemin de fer, et ce ruisseau passait là où maintenant il y a le garage Mazzoni, tout cela a été canalisé et n'existe plus. Mais certainement que la source vient de l'autre côté (côté gauche) du chemin noir, et la question est « est-ce qu'on a retrouvé quelque chose, est-ce que cela existe toujours et est-ce que cela peut être valorisé, parce que cette eau est très pure et mériterait d'être mise à l'honneur comme la Semois ? ».

Monsieur FANK dit qu'ils n'ont pas d'informations à ce niveau-là et qu'ils sont en dehors du périmètre, et qu'il n'y a pas de levée de géomètre exhaustive sur ce territoire-là. Il dit que ça demanderait des investigations complémentaires.

Monsieur MEDINGER poursuit dans la foulée de ce que disait Monsieur BALON, et demande si on a vraiment préservé les zones inondables, voir les agrandir. Il suppose qu'en créant des cheminements piétons et cyclistes, il y aura nécessairement de surfaces qui seront plus ou moins imperméabilisées, et de plus il y a l'abattage de la peupleraie qui a été fait en grande partie ; or ces peupliers sont de grands consommateurs d'eau, et donc il craint que le niveau de l'eau n'augmente... et il ne voudrait pas obliger les spectateurs de la maison de la culture à venir avec des bottes au spectacle.

Madame LARDINOIS répond qu'ils ont fait le projet en concertation avec le technicien Monsieur ADAM, qui travaille au Service Technique des Eaux, et c'est lui-même qui a conseillé d'élargir le lit majeur de la Semois de manière à créer une zone tampon plus importante. Elle continue ainsi : « C'est pour cela également qu'on utilise des revêtements perméables et semi-perméables et c'est vrai que parfois les revêtements complètement perméables ne sont pas adaptés aux vélos et à tout ce qui roule, donc il faudra essayer de combiner tous ces revêtements perméables et semi-perméables. Et toutes les noues que l'on conserve, c'est vrai que les peupliers absorbent pas mal l'eau, il n'y en aura plus, mais il y aura quand-même une quantité de noues que l'on gardera en état et qu'on essayera de restaurer au maximum. Et puis le castor n'étant plus là, on a vu que le niveau de l'eau a diminué, et que cette zone n'était plus inondée mais plutôt une zone inondable. Comment allons-nous fonctionner ? Garderons-nous cette zone inondable qui sert de zone tampon ? Ou alors est-ce qu'on met un barrage pour conserver un pseudo étang ? : tout cela reste encore à voir avec la SWDE. Il y a encore beaucoup de questions à ce niveau-là, car la nature évolue beaucoup aussi.

Monsieur PERPETE revient sur la zone de séquoias, à l'avenue du Galgenberg : « il s'agit d'une zone qui est en mutation du fait que l'OCASC (l'Armée) est en train de partir à grande vitesse. Historiquement, la ville avait déjà acheté les bâtiments (deux à la rue des Framboisiers, un à la rue des Buissons, et deux à la rue des Eglantines), et l'année dernière on en a acheté justement deux à la rue du Galgenberg, en face des séquoias pour l'un des deux. On avait reçu une offre de l'OCASC au mois de janvier nous proposant de racheter le premier bâtiment de la rue du Galgenberg, quand on vient de l'école, le premier à gauche où dans le temps il y avait la CMC etc. On vient d'avoir l'estimation hier de la part du Comité d'acquisition d'immeuble et du Receveur de l'Enregistrement, et on verra donc ce qu'on fait, cela viendra à un prochain Conseil communal. C'est en face pratiquement de l'endroit cité, je ne pense pas que ce soit communal, et aujourd'hui il y a des conteneurs qui sont là. La journée il y a aussi beaucoup de voitures, les étudiants et les profs qui vont par l'arrière, et à quatre heures ça se vide, et les habitants reviennent chez eux. Au début de l'année dernière on était d'accord pour acheter une quarantaine de garages à l'OCASC mais il n'y a pas eu de finalisation, car au dernier moment ils ont retiré leur offre qui était prévue

pour les garages, et donc aujourd'hui on n'est propriétaire d'aucun garage alors qu'eux en ont une soixantaine. Dans l'offre qu'ils nous font, ils vont proposer d'en vendre quelques-uns, je pense que ces garages ne servent pas toujours pour des voitures, beaucoup de personnes du quartier entreposent des choses. Il y aurait moyen d'aménager quelque chose de bien à cet endroit mais cela va prendre un peu de temps puisqu'on n'est pas vraiment propriétaire. Il faudra voir avec l'OCASC pour soit acheter, soit pouvoir utiliser davantage ce site ».

Monsieur SCHUSTER trouve ce projet très beau pour une ville ambitieuse, avec un caractère écologique qui veut préserver la biodiversité de notre région. Mais il a quelques inquiétudes concernant la gestion de tous ces espaces verts excessivement diversifiés, qui vont des prairies de fauche aux prairies fleuries, avec des fleurs mellifères, des boulaies, des pinèdes, des zones humides, et notamment l'alternance de prairies de fauches et des prairies fleuries en triangle, ce qui va demander de l'entretien. Il pense que Monsieur le Bourgmestre va devoir engager des jardiniers paysagistes pour l'entretien de ce site. Il pense que ce sera d'autant plus difficile car tous ces espaces verts sont combinés avec des espaces sportifs, on a des pistes de VTT etc., et il pense qu'il faudra donc gérer cela de façon draconienne.

+ + +

Mme Céline LARDINOIS, M. Andy FANK et Mme Julie COLLIN sortent de séance

+ + +

23. Biens communaux : vente publique de parcelles à bâtir sise à la jonction de la rue de l'Hydrion et du Parc des Expositions : Décision de principe.

A l'unanimité, DECIDE du principe de la vente publique de parcelles à bâtir à la jonction de la rue de l'Hydrion et du Parc des Expositions.

Un plan de mesurage ainsi que le cahier des charges seront soumis aux résolutions du Conseil communal lors de la décision définitive.

A l'unanimité, DECIDE du principe de la vente publique de parcelles à bâtir à la jonction de la rue de l'Hydrion et du Parc des Expositions.

Un plan de mesurage ainsi que le cahier des charges seront soumis aux résolutions du Conseil communal lors de la décision définitive.

6. Travaux communaux : en présence de l'auteur de projet : M. DI BARTOLOMEO, Infrabel, présentation du dossier relatif à la suppression du passage à niveau de Stockem

+ + +

Monsieur M PHILIPUCCI et Monsieur PHILIPPE entrent en séance.

+ + +

Monsieur le Bourgmestre précise qu'on voulait mettre au Conseil une information sur le passage sous voie qui fait pas mal de bruit, et restituer les choses en leur stricte vérité. Il propose de laisser la parole à M. BALON.

Monsieur BALON présente le point :

« Pour que l'on comprenne bien ce qui se fait depuis dix ans et ce qui va encore se faire, je crois qu'il y a lieu de rappeler quelques éléments : entre

la Ville d'Arlon et le groupe SNCB (maintenant il n'y a plus que deux sociétés au lieu de trois), toute une série de projets ont déjà été faits, et d'autres restent à venir, mais c'est une interconnexion entre tous ces projets. On a commencé par améliorer le chemin de la Gare entre la place des Fusillés et l'avenue Tesch, on a créé un piétonnier à l'arrière de la gare, et en cours de chantier, il y a maintenant la rénovation de la gare d'Arlon, pour former un ensemble cohérent.

D'autre part, le déplacement des ateliers de Viville derrière l'hôpital, (ce qui permet de sauver plus ou moins quatre-vingt emplois) est en train de se concrétiser : cela a généré quelques petits problèmes d'amenée de gaz et de haute tension à la Spetz. Mais cela va aussi permettre de créer un piétonnier entre la gare et l'arrière de l'hôpital. Il reste donc trois projets en suspens, le premier c'est la suppression du passage à niveau de Sterpenich, on en parle d'ailleurs dans un autre point de l'ordre du jour, le second c'est la création d'un passage sous voie, à la suppression du passage à niveau de Stockem, et le troisième c'est la création d'un Park & Ride à hauteur de Viville.

La suppression du passage à niveau de Stockem n'a strictement rien à voir avec la création d'un Park & Ride à Viville, et je laisserai M. le Bourgmestre expliquer ce sujet. Il ne faut pas mélanger les deux éléments, ils n'ont rien à voir, et surtout rien à voir au niveau des connexions automobiles. Pour la suppression du passage à niveau de Stockem, cela fait quatre ou cinq ans que nous avons des contacts les uns et les autres, et toujours dans une excellente cordialité, même si à l'une ou l'autre reprise il y a eu parfois peut-être des petites tensions. Je me rappelle qu'un jour, mon collègue Monsieur PERPETE a failli avoir une sainte colère. Mais, en dehors de cela, la demande du Collège a toujours été la même : suppression du passage à niveau « OUI », mais à deux conditions. Première des conditions, c'est qu'à cet endroit-là il y ait un passage sous voie réservé aux piétons et aux cyclistes. Seconde condition, c'est que les villages de Heinsch, de Freylange et Stockem, qui sont des villages qui vivent ensemble, et le comptage prouve qu'il y a de 350 à 400 véhicules par jour qui passent par ce passage à niveau, que ces gens-là puissent toujours se rencontrer, notamment pour préserver les commerces qu'il y a à Stockem. Il y a une boulangerie, une pharmacie, les cafés, une boucherie, une librairie... La volonté du Collège a toujours été de permettre que le commerce de Stockem vive et continue de vivre. Alors des solutions à la fois urbanistiques et techniques ont été trouvées, et Infrabel va vous les présenter. Dernier élément, la ville d'Arlon, dans le cadre du parc à conteneur, et en cours de chantier de la création de la gare des TEC, qui va supprimer ce qui se trouve à la rue des Genêts d'une part et ce qui se trouve à Martelange d'autre part. Parce que c'est ça l'objectif de la gare des TEC, quand on regarde la rue du Vivat, la ville d'Arlon s'est engagée à prolonger la voirie qui contourne pour le moment le parc à conteneur et qui demain contournera les propriétés du TEC, à ce moment-là on sera à une portée de sarbacanes de la rue du Vivat, et nous ferons le chaînon manquant ».

Monsieur MAGNUS pense que c'est une mauvaise idée de confondre cela avec le Park & Ride. Il poursuit : « Pour ce Park & Ride, l'étude SMOT (étude de schéma de mobilité transfrontalier) a établi que ce projet qui doit être présenté au Gouvernement Wallon, c'est effectivement à Arlon qu'il faut mettre un parc & ride. Et lorsqu'on en parlait au début à la SNCB, il ne faut pas croire qu'ils étaient tout de suite à vouloir cela à cet endroit-là, parce qu'ils voulaient rentabiliser leurs parkings à côté de la gare, étant donné que ce parking n'est pas toujours plein. Effectivement ce parking n'est pas toujours plein parce qu'il est payant, et bien des gens se mettent aux alentours de la gare et monopolisent les places de parking des gens qui habitent cet endroit. On a poussé au niveau du Collège pour faire en sorte de pouvoir réaliser ce Park & Ride. De combien de voitures sera-t-il ? Lorsqu'on lit dans la presse quel es luxembourgeois imaginent dix mille places de parking, nos amis luxembourgeois voient toujours les choses de manière relativement grandes, c'est très bien et je respecte cela.

Mais quand on en parle avec la SNCB, on en parle plutôt en centaines d'emplacements plutôt qu'en milliers d'emplacements, et je crois que si déjà la SNCB pouvait accueillir deux à trois cents voitures, ce serait déjà pas mal parce qu'ils ne vont pas avancer tant que leurs autres infrastructures ne sont pas pleines. Il faudra donc commencer par cela, mais alors ils n'ont pas non plus beaucoup d'argent, et quand on leur parle de ce projet, ils nous disent vous n'êtes pas non plus vous 'ville d'Arlon' ni propriétaire des lieux, ni encore administrateur délégué de la SNCB, et vous intervenez simplement pour essayer de faire en sorte que les choses avancent. 'Oui', effectivement, c'est à ce titre-là que nous intervenons, et donc on avance petit-à-petit pour essayer de leur faire entendre raison. Ils ne mettront pas beaucoup d'argent là-dedans, il ne faut pas croire que l'ensemble du site va être transformé en parkings demain avec un parking dans lequel ils vont investir plusieurs dizaines voir plusieurs centaines de milliers d'euros.

Donc si cela se passe, il faudra sans doute attendre la modification du plan de transport qui sera revu en 2017, et ce sera de l'ordre de quelques centaines de places dans un premier temps. Les gens de Stockem ne doivent pas avoir peur d'être envahis par ce Park & Ride, parce qu'il les exposerait à quelques milliers de places de parking, comme lu dans la presse. Il passe la parole à INFRABEL pour expliquer les choses ».

Monsieur PHILIPUCCI remercie pour l'invitation et excuse M. DI BARTOLOMEO qui est l'auteur de projet et son adjoint, et à qui il a signé des congés pour aller au ski cette semaine. Il le remplace donc, étant le Chef de la Division du génie civile de la Direction Régionale d'Infrabel à Liège.

Il est accompagné de Monsieur PHILIPPE qui est le supérieur et le Chef de l'AREA de Liège qui comprend la province de Luxembourg, de Liège, une partie du Brabant, et une partie de la province de Namur, le reste de la Wallonie étant géré depuis Charleroi.

Il explique : « Pour remettre les choses en perspective, nous sommes bien d'Infrabel, et donc il n'y a plus de groupe ferroviaire, il y a deux sociétés totalement distinctes : il y a Infrabel qui est une société publique gestionnaire de l'infrastructure, que l'on peut dire fonctionnaire, avec dotation de l'état pour gérer l'infrastructure, et la SNCB qui est le transporteur ferroviaire. Infrabel a la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la gestion des passages à niveaux et Infrabel a une politique de suppression des passages à niveaux, qui est d'ailleurs encouragée par des directives européennes, les passages à niveaux étant toujours sur le réseau de points dangereux. Je vais refaire la présentation qui a été faite le 10 février 2015 dans le cadre d'une information au public, qui lançait l'enquête publique pour le permis de bâtir de la suppression du passage à niveau de Stockem.

Nous sommes dans le contexte d'un grand programme de modernisation de l'axe trois, qui est un axe européen Bruxelles-Luxembourg. Infrabel travaille depuis des années sur cet axe, on a commencé par le Sud et on remonte petit-à-petit vers le Nord. On est très occupé pour le moment au sud de Namur, autour de Naninne, Courrière etc., on a travaillé dans la région ici pendant quelques années.

Le but est d'augmenter la vitesse de la ligne entre Bruxelles-Luxembourg ; il faut savoir qu'il y a des règlements et des normes, et qu'on ne peut pas traverser un passage à niveau à plus de 160 kilomètres à l'heure. Donc partout en Europe, si on veut rouler à plus que 159 kilomètre à l'heure, on ne peut plus avoir de passage à niveau. Il faut qu'on ralentisse à l'endroit du passage à niveau, donc la priorité est plutôt de supprimer les passages de façon à atteindre des vitesses commerciales souhaitées par les opérateurs ferroviaires qui souhaitent vraiment pouvoir rouler au moins à 160, si pas un jour peut-être encore plus vite. En conclusion, le passage à niveau de Stockem étant sur ce fameux axe trois, il est condamné à brève échéance si on veut atteindre cette vitesse de 160 kilomètres à l'heure ».

Pour visualiser ce qui est fait sur cet axe trois, Monsieur PHILIPUCCI explique à l'aide d'une diapositive qui montre qu'on renouvelle complètement la caténaire pour remettre une caténaire d'une nouvelle génération, ce qui permet effectivement des grandes vitesses.

Il continue d'expliquer : « On renouvelle toute la signalisation avec les nouvelles technologies, et notamment avec les systèmes d'arrêt automatique des trains, empêchant les dépassements des feux rouges. On améliore le tracé des voies pour permettre des plus grandes vitesses, c'est-à-dire qu'on améliore les courbes, et à certains endroits c'est assez spectaculaire, notamment par exemple à Courrière, il y a un endroit où on déplace le rail de plus de trente mètres latéralement pour adoucir la courbe. On renouvelle tout ce qui système d'évacuation des eaux le long des voies, et on améliore les talus aussi.

Pour illustrer la situation des passages à niveaux, il y a en Belgique environ trois mille six cents kilomètres de ligne ferroviaire, mille huit cents passages à niveaux encore actifs, mais rien qu'en 2014, on a réussi à en faire supprimer trente. L'objectif est de continuer à supprimer, année après année, le nombre de ces passages à niveaux. Une des raisons est clairement évoquée ici dans la dia, en 2014, il y a encore eu ici en Belgique quarante-sept accidents sur des passages à niveaux, ayant provoqué onze décès et onze blessés graves.

Ce n'est pas négligeable comme phénomène de société, et Infrabel, en tant qu'organisme public, doit se sentir concerné par ce problème de sécurité, qui, il faut bien l'avouer est plus un problème de sécurité routière que de sécurité ferroviaire, puisque c'est rarement le train qui a provoqué l'accident, c'est le plus souvent la voiture ou le piéton qui a franchi la barrière. Quels sont les facteurs de danger sur un passage à niveau ? Le train évidemment est un facteur de danger puisqu'il roule vite, et on ne l'entend pas bien, de plus on ne le voit pas toujours bien venir. Il y a aussi un danger humain, comme l'imprudence des usagers de la route. Le contrat de gestion que l'Etat impose à Infrabel prévoit une suppression d'un maximum de passages à niveau, et donc Infrabel s'exécute.

Pour en venir à Stockem, voilà la situation projetée avec la diapositive, avec, en bleu clair, la ligne ferroviaire ; en gris, les différentes voiries concernées, le petit sens interdit est placé sur le passage à niveau actuel, et la ligne bleu foncé montre le trajet proposé pour la voirie de contournement pour les voitures, évidemment pour les piétons et les modes doux, on privilégie un passage directement au droit du passage à niveau. Au droit du passage à niveau, justement pour les piétons, voici une illustration de ce qu'on propose comme couloir sous voie : en bleu la partie enterrée, partie sous les voies ferrées, en gris, on a en forme de trapèze les deux escaliers de sorties du couloir sous voie proposé, et au milieu un escalier d'accès au quai. On essaye, et on peut le constater au travers de cette dia, de moderniser le design des couloirs sous voie, en évitant les sorties à angle droit, dont la plupart des couloirs sous voie existants actuellement et construit, depuis ces vingt dernières années, en privilégiant une sortie tout droit, ce qui sécurise un peu mieux le passage et les piétons sont un peu plus en sécurité, il n'y a pas d'angle mort et la lumière pénètre un peu plus profond dans le couloir sous voie puisqu'il y a une ouverture en ligne droite. Pour les vélos, on demande aux cyclistes de descendre de leur vélo pour franchir le passage, et on prévoit des rigoles à vélos dans les escaliers pour leur permettre de pousser aisément leur vélo pendant qu'ils descendent ou qu'ils remontent. (Toujours à l'aide des dias), voilà une coupe dans l'ouvrage qui montre une voie ferrée avec la hauteur du tunnel de 2m50, sa longueur de 24m et l'ouverture proposée est de 3m de largeur ; Voilà pour la solution piétons-vélos. La solution voitures est illustrée par le trajet en bleu foncé (il montre sur la dia), on descend le long de la rue des Tilleuls, on tourne à gauche, et on pique sous les voies vers le parc à conteneurs. Pourquoi là ? Il y a deux raisons, la raison des dénivelés, car c'est là que ça se prêtait le mieux pour passer en-dessous des voies ferrées, en étant à un point bas. La position a été optimisée aussi pour permettre la valorisation de terrains éventuellement constructibles qui étaient là dans le triangle ».

Il montre une vue aérienne de la solution proposée toujours à l'aide de dias : « On voit qu'on ne conserve plus en situation finale, une fois l'atelier de la SNCB fermé, que les deux voies principales de la ligne de Luxembourg. Et donc, le pont que l'on fait est relativement court puisqu'il ne doit plus traverser que deux voies. Dans la situation actuelle il y a beaucoup plus de voies que cela, mais beaucoup de voies donnent à l'atelier qui va être fermé. En situation provisoire, si le pont devait être construit avant que la SNCB n'ait

plus besoin de toutes ces voies-là, on placera le pont provisoire sous les voies à conserver pour la SNCB et on les enlèvera au moment où la SNCB n'aura plus besoin des voies. Sur l'illustration, on voit qu'il y a une partie de voirie large côté parc à conteneurs, avec 5m de voirie et 2m25 de trottoirs. Et il y a un rétrécissement qui a été pensé et voulu, en bonne collaboration avec les autorités communales, pour créer un effet ralentisseur et dissuasif. On ne voulait pas réaliser une voirie qui crée un appel aux voitures, on voulait créer une voirie de liaison locale à circulation lente.

Voilà une courbe qui illustre le fait que lorsqu'on est dans l'ouvrage, le trottoir est séparé des voitures, les petites hachurés noires illustrent un garde-corps qui sépare les piétons des voitures. Les piétons sont sur un trottoir surélevé par rapport à la voirie et sont protégés du trafic automobile par un garde-corps.

Voilà une autre coupe où on le voit un peu mieux (toujours à l'aide de dias), le piéton est un peu surdimensionné par rapport à la largeur du trottoir, le trottoir est de 2m25 et, vu que l'ouvrage est un peu biais, la courbe n'est pas tout-à-fait exacte. La voirie de 2m75 avec impossibilité pour les voitures de se croiser sous l'ouvrage, donc avec effet ralentisseur. Le passage est à hauteur réduite et permettra le passage des camionnettes et camions légers, mais les plus hauts des convois lourds ne pourront pas passer par là ».

M. PHILIPUCCI continue ses explications : « Les étapes essentielles du projet sont les suivantes : on a introduit le permis d'urbanisme fin 2013 et la Région nous a demandé des compléments. Le dossier a été jugé complet par la Direction de l'Urbanisme fin 2014, après introduction de plans modificatifs, et l'enquête publique a eu lieu du 09 février au 09 mars. Le début des travaux est prévu à l'automne 2015 si on obtient le permis et si l'adjudication donne de bons résultats. Donc entre le 09 février et le 09 mars la population était amenée à se prononcer et à envoyer ses remarques à l'administration communale.

Le phasage du chantier tel que nous le voyons pour le moment : première phase construction du couloir sous voie entre l'automne 2015 et l'hiver 2016 avec comme impact pour les riverains : chantier de jour et peu de travaux de nuit. On construit le couloir sous voie sur un terrain à proximité du passage à niveau, donc on le préconstruit et on le préfabrique, ensuite on le place sous voies lors d'une interruption de la circulation ferroviaire. Une fois qu'on a placé le pertuis qui est dessiné en bleu sous les voies ferroviaires, lors d'une interruption de la circulation, alors on peut construire sur site les escaliers d'accès au printemps 2016.

Finalement les nuisances de bruit pour les riverains sont limitées à un week-end, probablement, pendant lequel il n'y aura pas de circulation ferroviaire : on pourra démonter les voies et placer le couloir sous voie sous les voies et remettre les voies par-dessus afin de rétablir la circulation ferroviaire pour le lundi. A partir de ce moment-là, le passage à niveau est fermé, la circulation des piétons est possible, mais la circulation des voitures ne l'est plus.

Ensuite on commence les travaux du tunnel, et ce phasage dépend de ce qu'on pourra négocier avec les autorités communales comme arrêté de police etc., cela reste encore à déterminer. C'est le planning souhaité par Infrabel, avec la réalisation du pont entre le printemps 2016 et la fin 2016, avec de nouveau essentiellement des travaux de jour, et uniquement travaux de nuit pour la pose du pont sur les voies en service.

Un petit mot sur la position de ce chantier dans l'ensemble de la zone, donc la suppression de ce passage à niveau est le point un, le petit point bleu au dessus du passage à niveau, ensuite on a le point quatre en vert qui illustre le chantier TEC, le point cinq en vert qui repositionne le parc à conteneur, le point trois qui montre où se situe l'atelier SNCB, et le point deux pour illustrer que partout ailleurs sur la ligne on est toujours occupé avec la modernisation de l'axe trois.

Voilà donc une petite dia qui rappelle que parallèlement à ce problème de passage à niveau, on est occupé aussi au renouvellement des caténaires etc., pour montrer aussi que le reste des travaux ne dépend pas de nous, mais a des impacts ou des possibilités de Co activités avec le nôtre ».

Il propose de répondre aux éventuelles questions.

M.MAGNUS s'interroge par rapport au passage « voie piétons » : quid des gens à mobilité réduite, de la maman avec sa poussette,...car il remarque qu'il y a des escaliers.

M. PHILIPUCCI : « à cet endroit on n'a pas prévu de passage pour les PMR, on prévoit le passage PMR dans les gares PMR ; il y a eu une négociation voici quelques années entre la Région Wallonne et le groupe SNCB à l'époque (avant toutes les séparations entre les sociétés), puis on a défini des gares qui devaient être PMR et des points d'arrêt qui n'avaient pas besoin de l'être. Donc le point d'arrêt de Stockem n'est pas PMR.

M. MAGNUS : « Pourquoi est-ce que vous ne faites pas simplement une pente au lieu de faire des escaliers ? »

M. PHILIPUCCI répond que c'est une bonne question et que c'est une discussion à laquelle ils pourront être ouverts si cette remarque vient dans l'enquête publique ; ils pourront éventuellement adapter leurs plans. Mais il explique aussi qu'il y a une question de place : Les rampes avec pentes acceptables pour les PMR, les paliers de repos etc. sont quand même très longues, et si en plus il y a des pentes à rattraper dans la rue, cela risque de faire des rampes assez longues ; probablement avec des demi-tours...ce qui implique qu'il n'y aura plus ce design sympathique où l'on sort tout droit.

M. MAGNUS prend bonne note que M. PHILIPUCCI attend les résultats de l'enquête publique pour se prononcer sur cette question, et donne la parole à Mme DENIS :

Mme DENIS demande pourquoi les travaux ne sont pas envisagés dans l'autres sens, c'est-à-dire faire d'abord le tunnel pour les voitures et après faire le tunnel pour les piétons sous voie, de façon à ce que les voitures puissent passer avant.

M. PHILIPUCCI : « Nous sommes malheureusement un petit peu coincés par les impératifs internes à Infrabel, et notamment, la modernisation de la signalisation. Quand on passe à la nouvelle signalisation. La signalisation moderne (ETCS), il faut choisir avant si on va programmer les passages à niveaux ou pas. Une fois qu'on a fait le choix c'est très difficile de revenir en arrière. Pour Stockem le dossier est assez vieux, et le choix avait été fait en 2013 de ne pas programmer la signalisation ETCS pour tenir compte du passage à niveau de Stockem, parce qu'à l'époque, au sein du groupe SNCB on pensait que le passage à niveaux ne serait plus là. Nous sommes donc maintenant un peu coincés par ce choix technique, et on des impératifs de fermeture du passage à niveau ici à l'horizon 2016 ».

Mme DENIS demande s'il y a un délai.

M. PHILIPUCCI : « 'Oui', dans le cahier des charges j'ai un délai partiel très court pour la construction du pont. Evidement l'entrepreneur peut déjà pré-fabriquer le pont sur le côté, tant que le passage à niveau est encore ouvert. Ce qui est plus compliqué, c'est qu'une fois qu'on a posé le pont en dessous des rails, il n'y rien à faire, il y a quand même des travaux de voirie ; il faut tout de même un petit temps pour réaliser la route, on ne sait pas rouvrir aux voitures d'un claquement de doigts juste après la pose du pont ».

M. LAMBERT intervient sur l'accès PMR, et dit que l'accès PMR n'a rien à voir avec le point d'arrêt, parce que l'utilité va être faite par justement des gens qui vont transiter de Freyrange / Heinsch sur Stockem, mais qui ne prendront pas le train.

M. PHILIPUCCI : « La question est de savoir si les voiries de part et d'autres du couloir sous voie sont réellement accessibles et praticables pour les PMR. A notre sens elles ne l'étaient pas, c'est la raison pour laquelle on n'a pas jugé utile de rendre ce couloir sous voie PMR. Parce qu'il y a des

pentas dans la voirie de part et d'autres qui ne sont pas strictement praticables, en tout cas pour les PMR 'graves' ».

Il admet qu'il a des différences entre PMR (de la personne en chaise roulant à une personne qui transporte une valise à roulette...) et poursuit sa réponse : « On pourrait aussi aller vers des rampes plus courtes, avec une pente comparable avec la pente de la route mais qui ne soit pas PMR au sens strict où la Région Wallonne l'entend. Ce sont des compromis qu'on a déjà fait à d'autres endroits également.

Mme WILLEMS dit être quand même fort étonnée, notamment par l'article qu'elle a lu (d'après ce que M. BALON a dit, que c'étaient des 'conneries' ce que l'on racontait concernant les 10 000 places de parking). Elle a tout un dossier relatif au Conseil parlementaire interrégional, où lors des résultats de la conférence sur la mobilité à Luxembourg (le 09 mai 2014) il est dit : 'L'aménagement possible d'un grand parking de relai pour 10.000 voitures sur le terrain de l'ancien atelier SNCB à Stockem près d'Arlon, proposé par le maire d'Arlon lors de la conférence sur le transport, constituerait un projet susceptible de réduire la congestion des centres névralgiques de la grande Région'.

M. MAGNUS répond qu'ils n'ont jamais parlé de 10 000 voitures.

Mme WILLEMS répond qu'il y a une dizaine d'articles qui en parlent.

M. MAGNUS maintient qu'il n'a jamais prononcé ce mot de '10.000 bagnoles'... et demande qu'on le lui prouve...

Il poursuit : « Si on est un peu réaliste au niveau des chiffres, il y a 5.000 travailleurs de notre Commune qui travaillent au Luxembourg et qui passent la frontière chaque jour. Cela voudrait dire que l'ensemble de ces travailleurs ne prendrait plus leur voiture...je crois que c'est irréaliste.

Sous l'ensemble de la Province du Luxembourg, il y en a environ 30.000 qui rejoignent Luxembourg (il rappelle qu'ils n'utilisent pas tous l'autoroute pour se rendre à leur travail).

Vous imaginez que cela voudrait dire que le tiers des personnes qui travaillent au Luxembourg décideraient de ne plus prendre leur voiture ! »

Il répète que c'est irréaliste et ne voit pas où on va aller chercher 10.000 places. Il précise aussi que s'il y avait autant d'engouement pour un parking relai, le parking de la gare serait plein, et ce n'est pas le cas.

Mme WILLEMS répond que cela devrait devenir le cas puisque le Grand-duché ne veut plus toutes ces voitures autour de leurs gares. Elle maintient que les 10.000 places de parking seraient une bonne chose.

M. MAGNUS reprend l'exemple du parking de la SNCB qui n'est toujours pas plein et qui se trouve pourtant à côté de la gare.

Mme WILLEMS répond que c'est parce que les dispositions n'ont pas encore été prises au Grand-duché pour dissuader les voitures belges.

M. MAGNUS cite 'Kleinbettingen' où tout le village est en zone bleue.

Mme WILLEMS admet que c'est un début.

M. BALON intervient suite à ce que Mme WILLEMS a cité plus tôt : « Le terme que j'ai employé c'était un samedi à huit heures du soir lorsqu'un journaliste m'a interrogé...je pensais franchement à autre chose. Mais ce terme-là ne correspondait pas aux 10.000 places (il s'adresse à Mme Willems en disant que c'est son interprétation). Mais pour en revenir aux 10.000 places :

Premièrement je rejoins tout-à-fait l'argumentation de notre Bourgmestre.

Deuxièmement, à l'heure actuelle, du côté d'Ottignies, il y a un grand parking qui est en phase de construction. Si mes renseignements sont bons il y a déjà 850 places et je crois qu'ils vont en ajouter 2800...cela va donc porter aux

alentours de 3650 places. Ce serait le plus grand de Belgique (M. PHILIPUCCI confirme bien que Ottignies est le plus grand parking de la SNCB) ».

Il communique le coût de ce projet qui est de l'ordre de 30.000.000 €, et doute que la Ville puisse financer même le tiers de la capacité suggérée à Stockem d'un tel projet pour le moment.

Il poursuit : « Ce ne sont donc pas des chiffres réalistes, ils ont été dits à un moment donné, pas par des Arlonais (il répète une seconde fois : 'pas par des Arlonais !'), et repris dans la presse. Tous les contacts que nous avons depuis plusieurs années avec M. HENDRICKS, et ce que M. le Bourgmestre vient de dire et qu'on va réaffirmer haut et clair : dans un premier temps, 200 à 300 places, si cela marche bien 500 places, et si cela marche vraiment bien en verra. Et tout cela par l'accès du contournement, il n'y a aucune relation entre la rue des Tilleuls et le Park & Ride, ce n'est pas possible. »

M. MAGNUS ajoute qu'il serait idiot de prendre la rue des Tilleuls pour aller au Park & Ride, alors que ce sera bien plus simple de faire le tour par le contournement, et donne ensuite la parole à M. PERPETE.

M. PERPETE tient à rassurer Mme Willems pour ces 10.000 places et lui conseille de ne pas s'inquiéter, et d'éviter de propager la peur.

Il s'explique : « La confusion vient de Xavier BETTEL à la télévision, après le gouvernement commun Belgique/Luxembourg qui s'est tenu à Luxembourg. Mais c'est des personnes qui passent d'un dossier à l'autre, il a beaucoup de choses à brasser, beaucoup de choses en tête...il connaît relativement bien Arlon et là il s'est trompé deux fois dans la même phrase : Il a dit : 'Il y aura peut-être un jour 10.000 places' et il a même dit 'à Sterpenich'. Il s'est trompé et cela arrive à tout le monde, c'est quelqu'un de bien.

Ce qui c'est passé, en juillet de l'année passée, il y a eu une visite sur place du Ministre BAUSCH et du Secrétaire d'Etat Camille GIRA (il précise que certains journalistes présents dans la salle y étaient et ont republié récemment une photo de cette visite), eux ils engagent le Gouvernement Luxembourgeois...ils étaient là avec des agents de haut niveau également de la SNCB, le Collège etc., et on a visité les lieux avec la presse, on a montré ce qu'il y aurait moyen de faire et on parle de quelques centaines de places, pour toutes sortes de raisons. Mais 10.000 places ici, vous vous rendez-vous compte qu'il n'y pas 10.000 voitures qui passent par Arlon pour aller au Luxembourg. N'oubliez pas que dans les frontaliers dont on parle, il y aussi ceux qui partent du sud d'Arlon, de Messancy, d'Athus...ils ne vont pas revenir à Stockem pour aller prendre le train. Il faut couper les pattes à ce canard-là, soyez rassurés, Xavier BETTEL s'est trompé de toute bonne fois, ce n'est pas grave, il peut encore faire des choses pour Arlon et le Luxembourg. »

M. MITRI confirme que cette information ne venait pas du tout du Collège ni d'Arlon. Il dit toutefois qu'il est possible qu'il ait été dit dans une conversation qu'on pourrait mettre autant de voitures sur une surface pareille. Mais il insiste bien sur le fait qu'il n'y aucun projet en ce sens.

Il désire ensuite revenir sur un point qu'il trouve important : l'inquiétude des riverains : Certains ont entendu que la rue des Tilleuls pourrait devenir un contournement mais M. BALON l'a bien dit, il insiste également sur le fait que ce n'est pas possible et que ce n'est pas le cas.

Il cite ensuite des passages du procès-verbal réalisé par Infrabel en 2013 :

'La Commune est d'accord avec cette solution de supprimer le passage à niveau à condition que le pont soit ouvert avant la fermeture du passage à niveau'.

'La Commune demande à ce que ce passage inférieur soit sous les deux voies principales, soit à voie unique (circulation alternée, ce qui est le cas) avec un passage sécurisé pour piétons, pour vélos, style Ravel ; d'un seul côté largeur de 2,5 mètres. Il ne faut d'aucune manière que cette voie devienne un contournement d'Arlon, il y en assez.'

Il ajoute donc que cette inquiétude que les riverains ont, le Collège l'avait également, et à juste titre. Il montre sur le plan qu'il y a effectivement un étranglement, c'est une volonté de mobilité d'empêcher quiconque d'avoir à le faire une fois mais pas deux parce qu'on aura beaucoup plus facile de continuer par le carrefour et venir à ce moment-là au Park & Ride si on le désire.

Il insiste sur le fait qu'il est nécessaire de revoir le phasage et la mobilité pour les cyclistes et la mobilité réduite. Il pense, tout comme dit précédemment, qu'il est possible de trouver une meilleure solution.

M. TURBANG se dit étonné qu'Infrabel n'a pensé qu'à ses voyageurs. Il ne comprend pas le raisonnement de ne pas avoir imaginé de PMR parce qu'ils n'ont pas de voyageurs PMR qui sont sensés monter à Stockem. Il rappelle qu'un tunnel sous voie est prévu pour laisser passer les piétons qui viennent du dessus de Stockem vers le dessous, et vers Freylange. On voit régulièrement des gens en poussettes, des mamans...se déplacer par-là. Il pense que cela a été pris vraiment à la légère et qu'Infrabel n'a pensé qu'à l'intérêt de la SNCB. En résumé 'il n'y a pas de voyageurs donc on ne fera pas de passage PMR', il trouve cela inadmissible. Il en revient au président de la Commission Mobilité Douce et Réduite (dont il fait lui-même partie) et s'étonne que cette Commission n'ait pas été questionnée sur ce point.

Il voudrait également savoir s'il y a eu une étude d'incidence, et s'il elle a eu lieu, car il aimerait en connaître les résultats.

M. PHILIPUCCI répond qu'il n'y a pas eu d'étude d'incidence. Il explique que c'est le Fonctionnaire délégué qui reçoit le permis, qui décide s'il y a lieu de faire une étude d'incidence ou pas, et il ne leur a pas demandé.

M. TURBANG répond que lors de leur présentation du mois de février on leur a quand même parlé du lézard de souches et d'une école spéciale... il demande alors si finalement il y a eu étude ou pas.

M. PHILIPUCCI explique qu'il n'y a pas eu d'études d'incidence sur ce projet en particulier, mais qu'ils sont en concertation permanente avec le DNF concernant la modernisation de l'axe 3 ; plusieurs études d'incidences ont donc été faites dans le cadre de cette modernisation.

M. TURBANG demande également s'il n'aurait pas été possible de faire passer les piétons et les voitures au même endroit, sous le passage à niveau.

M... répond qu'ils ont regardé à cela mais qu'il n'y avait pas la place, il y avait un problème de pente de rampe pour les voitures.

M. TURBANG rappelle que M. PHILIPUCCI lui-même a dit que s'il fallait aménager un passage ou un accès PMR, il faudrait plus de place également. Il dit qu'on aurait donc pu imaginer faire passer les deux en même temps.

M. PHILIPUCCI répond 'oui et non' car ils ne doivent pas descendre aussi bas pour les piétons que pour les voitures, le gabarit n'est pas le même. Il explique par exemple que si on est à du 5% cela fait 20 mètres de rampes en plus à chaque fois.

Il désire ajouter une précision en ce qui concerne les PMR :
« Ce que j'ai voulu dire c'est qu'on a une obligation légale de faire des rampes PMR quand on est dans une gare PMR. Quand nous ne sommes pas dans une gare PMR, on regarde les voiries alentours, et on regarde si elles sont un peu PMR ou pas du tout. On a des projets partout en Wallonie, il y a des endroits où la rue de l'autre côté du chemin de fer a des pentes de 12%, cela paraît à ce moment-là totalement illogique de faire un couloir sous voie PMR, si c'est pour donner dans une rue à 12% juste au-delà.
Ici nous ne sommes pas dans ces extrêmes-là mais on est quand même dans des rues qui sont peu équipées de trottoirs forts praticables, et qui ont des pentes qui sortent quand-même largement des normes PMR.

On a dit aussi qu'on était ouvert à la négociation et que si on recevait des remarques dans le cadre du permis on adapterait nos plans, nous ne sommes pas totalement bornés et fermés. »

M. SAINLEZ tient à faire une remarque par rapport au chiffre '10.000' de M. BETTEL en disant qu'il a probablement lâché un chiffre et qu'avec les dépêches dans la presse cela a été très vite.

Il s'est renseigné également à propos de la gare d'Ottignies. Il se base sur les 22.000 navetteurs par jour et 3.000 places de parking à Ottignies, et explique qu'à Arlon on considère 4.000 navetteurs par jour ; par 'règle de trois' cela équivaldrait à 545 places de parking pour tout Arlon. En sachant qu'il y en a déjà une partie dans la gare...il faut prendre cela en considération.

Il revient sur le fait que le parking de la SNCB n'est pas plein :

« La SNCB devrait le savoir, quand on pratique des prix comme ça pour garer une voiture et aller prendre le train... quand on sait qu'on paie un abonnement 92 € pour un abonnement mensuel pour les trajets au Luxembourg et que sur les 92 € il y a 42 € qui servent à faire Arlon / Sterpenich... il ne faut pas chercher les raisons ailleurs, M. BETTEL l'a dit mieux que quiconque ici, et je crois qu'il va pousser les choses de manière très forte. A ESCH/BELVAL, qui est quand-même le pôle en vogue pour le moment au Grand-duché, qui est appelé à devenir une ville assez bien 'fournie' a 800 places dans son Parc & Ride. Nous ne sommes donc pas dans les ordres de 10.000 ! Pourtant il y a des gens qui viennent de partout, de France, de Belges...c'est donc un chiffre à mon avis qui lui a échappé...cela me paraît clair. »

Il passe ensuite à une deuxième remarque : « C'est par rapport à Infrabel, je veux juste vous faire remarquer au passage que la gare d'Arlon n'est pas non plus une gare PMR. Si vous dites qu'une gare doit être labélisée PMR, je veux vous faire part du scandale qui existe aujourd'hui à Arlon :

Une personne PMR est incapable de prendre le train ! Incapable ! C'est le sous-chef de gare qui doit faire venir la personne PMR à 30 mètres du point de rendez-vous, aller passer les voies, et revenir de l'autre côté. Donc venir me dire qu'il faut un label PMR pour la gare ça me fait tout doucement rire. On est une gare IC et nous n'avons aucun accès PMR pour nos PMR à Arlon. ALTEO à Arlon peut vous faire des dossiers de je ne sait combien de pages sur le sujet, c'est quelque chose de scandaleux ! Scandaleux ! Je suis désolé, ce n'est pas contre vous personnellement mais quand j'ai entendu ça mon sang n'a fait qu'un tour.»

M. PHILIPUCCI répond que des ascenseurs sont prévus en gare d'Arlon.

M.SAINLEZ admet qu'il y a bien eu connaissance qu'il y a une modernisation en cour, mais insiste sur le fait qu'aujourd'hui et depuis des années cette gare n'est pas PMR. Donc l'excuse du label PMR le fait bondir.

M. SAINLEZ revient sur la parcelle appelée « Mobilité doux et piétons » : « Donc le vélo va descendre, aller dans la rigole, passer de l'autre côté et remettre la rigole et remonter... est ce qu'on ne peut pas imaginer quelque chose de mixte qui permette à la personne PMR, et même au vélo, de ne pas s'arrêter...si vous faites quelque chose pour une personne PMR, ce ne sera pas les seuls à en bénéficier, (les personnes avec une valise, avec une poussette, avec une jambe cassée sont aussi des personnes PMR). On ne vous demande pas de faire un dénivelé que 250 mètres mais il me semble qu'il y a quand-même moyen de faire un effort et de nous présenter quelque chose d'un peu plus ouvert à d'autres personnes ».

M. PHILIPUCCI répond qu'il en va de l'autodiscipline des cyclistes. Il poursuit : « On va certainement devoir étudier la question mais en tout cas il faut essayer d'éviter que les cyclistes croisent des piétons et des PMR à pleine vitesse dans le couloir sous voie. Et même si on fait des rampes, la plupart du temps, si nous ne mettons pas une chicane à l'entrée de la rampe

pour obliger les cyclistes à descendre de leur vélo, trois mois après l'ouverture du couloir sous voie, on a une demande de la Commune concernée pour venir installer des barrières parce que les piétons trouvent extrêmement désagréable de croiser les cyclistes qui ne ralentissent pas.»

M. SAINLEZ en convient, mais il est convaincu qu'il y a moyen de trouver une autre solution.

M. SAINLEZ continue en précisant que les 160 km nous sommes encore très loin d'y arriver sur la jonction Namur...on est loin du compte. Même les 120 il pense que ce serait déjà bien d'y arriver, c'est une moyenne.

M. PHILIPUCCI : « Infrabel est là pour offrir l'infrastructure aux opérateurs, et les opérateurs en font ce qu'ils veulent. Forcément Infrabel doit prévoir à 20 ou même 50 ans, on ne construit pas pour 5 ans... »

M. MITRI demande si les deux ouvrages sont en adjudication commune.

M. PHILIPUCCI répond qu'effectivement c'est le même cahier de charge et les mêmes plans.

M. MITRI se dit rassuré. Il demande ensuite qui aura à charge l'entretien des ouvrages ?

M. PHILIPUCCI répond que le génie-civil reste à charge d'Infrabel et en principe, sont remis uniquement à charge de la Commune uniquement les surfaces dédiées à la circulation publique ».

M. MITRI rappelle les plans montrés lors de la présentation en 2013, il était prévu un espace séparé des voitures de 2,5 mètres pour les piétons et les cyclistes ; il demande pourquoi est-ce que cela a été réduit à 2,25 mètres ?

M. PHILIPUCCI « Parce que lorsqu'on s'est vus, il était convenu qu'on allait revoir les plans de la voirie mais qu'on ne toucherait pas aux plans du pont. Parce que les plans du pont étaient déjà figés et la largeur du pont était déjà décidée. Quand on s'est rencontré et que vous m'avez demandé de changer les plans on a essayé de faire en sorte qu'il y ait quand même une voirie suffisamment large pour les voitures, on a quand-même mis une bande de 2,75 mètres. Maintenant si vous nous dites qu'on peut mettre 2,50 mètres pour les voitures on peut récupérer 25 cm pour les piétons ».

M. MITRI pense qu'il faudrait en discuter lors d'une réunion ultérieure.

M. GAUDRON : « Est-ce la faute de Xavier BETTEL ou n'est-ce pas sa faute...je voudrais juste rappeler à tout le monde de retourner voir dans vos revues de presse et vous verrez que d'autres personnes avant Xavier BETTEL avaient déjà sorti ce chiffre. Alors combien de parking il y aurait, et j'entends votre intention de rassurer les riverains, mais dans votre calcul je pense qu'il faut aussi intégrer le fait qu'on va vers harmonisation des coûts des abonnements vers le Luxembourg...c'est quelque chose qui risque de rendre un attrait supplémentaire au rail, il faut savoir que pour le moment il y a moins de 5% des frontaliers qui utilisent le rail et à côté de cela il n'y a pas que les frontaliers vers le Luxembourg qui vont pourvoir utiliser ce parking. Il serait intéressant pour d'autres utilisateurs aussi. Et donc les règles de trois que vous avez évoquées me semblent un peu minimalistes. »

M. MAGNUS : « Mais la volonté n'est pas d'amoindrir la crainte des voisins de la rue des Tilleuls ou d'ailleurs, c'est juste essayer d'être objectif et de planifier cela à moyen et à long terme. Si on utilise plus le rail et que pour cela on vient sur ce parking, tant mieux, nous ne sommes pas en train de dire qu'il faut essayer de les mettre ailleurs qu'à l'endroit où on veut faire un Parc & Ride. Si c'est pour faire un Parc & Ride, c'est quand-même pour en faire un qui fonctionne...et on a de la place à cet endroit-là.

Je crois d'abord que premièrement il ne faut pas que les riverains s'inquiètent, parce qu'on ne passera pas par là... Admettons même qu'il y ait plusieurs milliers de voitures, vous les voyez toutes passer dans un passage sous voie qui est à sens unique où on est tous l'un derrière l'autre ? Il leur faudra une demi-heure pour passer. Alors qu'en faisant le tour de l'autre côté ils y sont tout de suite, donc ce n'est pas sensé de croire une seule minute que même 10.000 voitures passeraient par la rue des Tilleuls.

Donc si ce Park & Ride fonctionne, et nous avons tout lieu d'espérer qu'il fonctionne, pour que les gens prennent plus les moyens de transports en commun qu'ils ne le font aujourd'hui. Mais ils ne passeront pas par là. Il ne faut pas commencer à confondre les deux sujets : il y a le problème des passages sous voie et il y a le problème du Parc & Ride. Si on a parlé de cela aujourd'hui c'était pour bien distinguer les deux sujets et ne pas les confondre comme on a trop tendance à le faire aujourd'hui. »

M. GAUDRON craint tout de même que certains soient tentés de prendre ce chemin pour éviter le feu rouge et M. MAGNUS n'est pas d'accord, il dit que ces automobilistes vont se retrouver devant ce passage étroit, et risquent de devoir attendre plusieurs minutes si une voiture arrive en sens inverse...il pense qu'ils auront vite compris qu'il vaut mieux prendre un feu rouge en plus.

Madame WILLEMS demande : « On ne croisera personne sur le parking à 07h00 du matin », et M MAGNUS répond qu'il y a des gens qui peuvent venir de l'autre côté (de la rue du Vivat...) et qu'on peut avoir n'importe qui, qui vient de l'autre côté, et qui sort de Stockem.

M. MAGNUS remercie M. PHILIPPE ET M. PHILIPUCCI de s'être déplacés et remercie les Conseillers pour leurs interventions.

Il appelle ensuite les personnes d'IDELUX pour passer aux **points 9 et 35** vu que ce sont deux points pour IDELUX

+ + +

Monsieur PHILIPUCCI et Monsieur PHILIPPE sortent de séance

+ + +

9. Travaux communaux : approbation du cahier des charges relatif à une concession de travaux publics pour une fonction HORECA au sous - sol (niveau place Léopold) de l'ancien palais de justice.

+ + +

Monsieur PIERRET, IDELUX, entre en séance

+ + +

M. MAGNUS introduit le point :

« Nous avons un projet ambitieux, un projet phare, on en a déjà souvent parlé c'est l'ancien Palais de Justice. On m'a fait remarquer l'autre jour qu'il faut parler 'du Palais', il faut essayer d'enlever le reste du terme parce que c'est DU PALAIS que l'on parle. Ce Palais qui nécessite une grande reconversion pour en faire un pôle culturel, événementiel majeur...nous voudrions y faire des salles de séminaires, des salles de congrès. Dans cet ensemble on a par exemple une salle de 340m², qui pour l'instant est inutilisable, avec une superbe charpente dans l'ancien 'relais de postes', et donc, on voudrait mettre tout cela en avant, et effectivement faire de ce Palais un lieu de séminaires, de conférences, aussi d'expositions temporaires, comme on en fait aujourd'hui...monter le niveau si possible pour rendre encore le centre-ville plus attractif.

Au rez-de-chaussée on voudrait faire un HORECA, un Horéca de bon niveau et entre ces deux bâtiments, une liaison physique... on peut rêver sur le parking actuel, faire de cet endroit-là un toit vitré avec peut-être un ascenseur qui

relierait les deux parties. Mais en tout cas faire de cette place un lieu emblématique d'Arlon, avec un toit vitré, je pense que cela serait tout-à-fait en notre honneur et cela permettrait de rendre la Ville encore plus attractive.

Aujourd'hui nous sommes là pour que l'on accepte le cahier des charges que va nous présenter rapidement Idélux...on ne va pas rentrer dans la technique car c'est un cahier des charges de plusieurs dizaines de pages pour une concession de travaux publics ; et cela en deux phases :

- Une première phase où on va sélectionner 3 candidats (ou 4 candidats s'il y en a beaucoup qui sont retenus) qui seront invités à remettre une offre.
- Deuxième étape, la phase d'attribution au terme d'une procédure négociée par laquelle et au bout de laquelle on attribuera à ce moment-là le marché. »

M. MAGNUS laisse la parole à M. PIERRET.

M. PIERRET : « Nous avons proposé au Collège de s'orienter vers une procédure de marchés publics un peu spéciale, qui s'appelle la concession de travaux, et qui a pour particularité de pouvoir essentiellement négocier beaucoup de choses avec les personnes qui seraient intéressées par ce projet.

C'est une concession de travaux, pourquoi ? Parce que la Ville envisage de laisser la possibilité à celui qui sera intéressé par l'exploitation de cette future zone, d'y faire les travaux qu'il souhaite en rapport avec ce concept qu'il souhaite mettre au point... et en supporter tous les frais. Cela suppose évidemment que l'on trouve une formule juridique qui permette de financer ce projet dans le chef du futur concessionnaire, et de donner à la Ville les garanties nécessaires pour qu'au terme de la concession elle puisse retrouver la pleine propriété de l'ensemble immobilier, et que, jusque-là, cette mission de service public qu'elle entend concéder à ce concessionnaire, soit exercée dans des domaines raisonnables, qui soient supportables à la fois par lui, mais qui soit aussi un élément de diversité d'activité sur le site. On veut mettre en valeur les aspects culturels de ce bâtiment, ici il s'agirait d'amener une dimension supplémentaire qui a trait à la restauration, éventuellement le traiteur et des activités annexes. Il s'agit d'une procédure qui va se dérouler en deux étapes : la première est une étape de sélection qualitative, dans laquelle toutes les personnes intéressées sont invitées à se faire connaître et à démontrer qu'elles disposent des capacités techniques financières et autres susceptibles de répondre à ce marché.

Ce qui va permettre de retenir s'il y a une foule de candidats, trois candidats au maximum, qui seront invités alors à étudier un projet en profondeur et à revenir dans une deuxième phase avec un projet et avec une offre complète, comprenant une description de leur concept, mais aussi une description des travaux qu'ils vont réaliser, et de la façon dont ils vont ensuite exploiter ces lieux. Sur base de cette offre qui sera déposée, nous aurons la possibilité de négocier, ce qui est quelque chose d'assez rare dans les marchés publics, et qui se fait seulement dans certains cas bien encadrés. Ici, c'en est un, parce que c'est difficile de prévoir à l'avance, dans un cahier des charges, toutes les conditions dans lesquelles l'offre va devoir être déposée, ce qu'elle va comporter etc., puisqu'il faut à la fois parler de travaux dont on ne connaît pas l'importance, car ça dépendra du concept à développer, et d'autre part, des modalités de la concession de la mise à disposition de ces lieux après les travaux réalisés, pendant une durée que l'on ne connaît pas non plus, puisque celle-ci dépendra du financement et de la durée de remboursement du financement qui sera nécessaire pour ces travaux.

Il y a tellement d'inconnu dans ce type de projet que le législateur permet de négocier avec les candidats ou les meilleurs candidats pour arriver à la meilleure offre possible. C'est ce qu'on explique dans ce cahier des charges, ces deux étapes avec la liste des points qui vont faire l'objet d'une négociation comme par exemple la durée de la concession, les conditions de modalité d'installation d'une terrasse éventuellement, qui peut être un élément

attractif pour les candidats, les conditions de renouvellement et de fin de concession, le mode de calcul d'un montant, et la périodicité d'une redevance qui serait payable à la commune en fonction du retour financier que le projet sera susceptible de dégager, mais aussi les modalités de contrôle des travaux... bref toute une série de points sur lesquels il va falloir négocier avec le ou les candidats, de façon à obtenir la meilleure offre possible qui puisse être présentée à la Ville pour être validée définitivement. C'est un travail qui prendra un certain temps, et qui nécessite de passer par ces deux phases, après un avis de publication et de respect des délais européens etc., mais on espère bien que d'ici la fin de l'année on aura la possibilité d'avoir une offre concrète bien avancée sur le plan des négociations pour venir avec un projet qui tient la route.

Ce qui est important à souligner, c'est que par rapport à un cahier des charges de ce type, l'important est de savoir si on peut avoir des candidats. Nous avons sondé le marché pour voir s'il y a des gens qui pourraient éventuellement répondre à ce type de marché, et apparemment les premiers retours que nous avons, laissent penser qu'il pourrait y avoir différents candidats susceptibles de s'intéresser à ce projet et même de déposer une offre. Par ailleurs, pour la sécurité juridique de l'opération, nous avons transmis le projet du cahier des charges à la tutelle, et celle-ci a fait trois remarques, dont deux petites : les deux petites ont été corrigées, il fallait simplement mettre de manière plus précise qu'il s'agissait d'une procédure négociée avec publicité, ce qui ne pose aucun problème puisque c'est la philosophie de cette procédure. La remarque qui était un peu plus importante c'est qu'on devait absolument prévoir dans le cahier des charges l'obligation pour les candidats au marché, d'être soit agréés en tant qu'entrepreneur, soit qu'ils précisent en tout cas vers quel entrepreneur ils comptent s'adresser pour faire exécuter les marchés, entrepreneur qui devra alors avoir les agréments nécessaires. Il est évident que de toute façon, dans le cadre de l'exécution du marché, nous serons attentifs à ce que les entrepreneurs qui interviendront respecteront bien toute la législation qui est en vigueur, en ce compris l'agrément ».

Monsieur MAGNUS explique qu'on n'est pas en train de demander l'avis sur un projet ici, et qu'on n'en est pas encore là, mais simplement qu'on est aujourd'hui sur une procédure. Cette procédure de marchés publics est suffisamment compliquée pour que nous fassions appel à des spécialistes et à ce juriste de renommée internationale, qu'est Monsieur PIERRET, pour venir expliquer comment on peut le faire avec le plus de sécurité juridique possible.

Monsieur GAUDRON pose une question technique si dans la phase « un » du marché, les candidats donnent déjà une évaluation même grossière du budget escompté, et s'il y a des garanties financières ou pas.

Monsieur PIERRET répond : « On ne peut pas au niveau de la phase de sélection leur demander de déjà étaler leur projet, ce n'est pas le but, mais c'est simplement pour démontrer qu'ils ont la capacité de mener à bien ce projet, capacité technique éventuellement avec l'agrément et capacité financière aussi. La difficulté en lisant le cahier des charges a été d'envisager plusieurs hypothèses qui peuvent se présenter : va-t-on avoir à faire à une société, au quel cas on demande alors les bilans pour démontrer qu'ils ne sont pas dans les conditions de l'article 633 du code des sociétés, c'est-à-dire manger la moitié de l'actif net du capital. Si par contre on a affaire à des personnes physiques, on va demander à ce qu'ils démontrent leur capacité de supporter un financement d'au moins 300.000 euros, et si c'est quelqu'un qui n'a jamais exercé dans le domaine Horéca en tant qu'indépendant, mais qui compte se mettre à son compte, on n'a pas voulu non plus fermer les portes, mais il faut bien évidemment qu'il démontre qu'il avait les compétences pour se lancer comme indépendant, et ensuite qu'il a une situation active et passive suffisamment saine que pour pouvoir garantir la bonne fin des travaux. Mais on ne peut pas aller jusqu'à leur demander de faire une description de leur projet, par contre, rien n'interdit d'accompagner tous ces critères de sélections qualitatives d'une petite note explicative disant pourquoi sont-ils motivés par ce projet ; c'est prévu malgré tout, mais on ne peut pas l'imposer

en tant que tel, on leur demande simplement de donner leurs idées et pourquoi ils sont intéressés et motivés par ce projet ».

Monsieur MAGNUS remercie Monsieur PIERRET pour ses explications très fournies.

Monsieur MANIGART intervient sur le fait que, notamment avec son groupe dans l'opposition, ils n'ont aucune idée de ce qu'il va être fait dans ce projet et il trouve que ce serait important qu'ils soient avisés de leurs vues en général sur le projet du site.

Monsieur MAGNUS insiste sur le fait que pour ce qui est de l'Horéca, qui fait l'objet du point repris ici à l'ordre du jour, si on fait cette procédure en deux étapes, c'est justement pour avoir des idées et on ne va donc rien imposer. Il explique que, si justement on fait cette procédure-là comme dans le cahier des charges, c'est pour essayer d'avoir des idées, et qu'avec ces idées on sera plus riches. Et que lorsqu'ils auront ces idées des trois candidats dans cette première phase, il est évident qu'ils les soumettront au Conseil communal, et que le débat pourra avoir lieu.

Monsieur MANIGART répond qu'on peut également avoir de bonnes idées dans l'opposition également sur d'autres investissements dans ce lieu-là.

Monsieur MAGNUS répond qu'il n'y a pas de problème pour qu'il s'exprime à ce niveau-là.

Monsieur KROELL trouve que c'est une bonne idée d'avoir un Horéca relativement haut de gamme à cet endroit, mais il voudrait comprendre au cas où on n'aurait pas les fonds FEDER, cela remettrait-il en cause le fait d'avoir un Horéca de haut niveau place Léopold.

Monsieur MAGNUS certifie que les fonds FEDER n'interviendront pas dans l'Horéca. Ce qui permet de faire faire les travaux par un entrepreneur et de travailler sur le montant du loyer. Il ne va pas pouvoir payer un gros montant du loyer, et en même temps pouvoir effectuer les travaux, ce sont des éléments qu'il va nous soumettre, et sur lesquels nous allons pouvoir avoir la possibilité de négocier, c'est l'idée qu'il y a là derrière. Parce que justement, il dit qu'on sait bien qu'il n'y aura pas de fonds FEDER pour cela et qu'on connaît aussi les difficultés financières de la ville et les balises d'emprunts et investissements que nous avons, et que donc on doit essayer d'aller chercher de l'argent ailleurs. Il trouve que c'est un bon partenariat et une bonne manière d'aborder les choses puisqu'on fait payer par quelqu'un d'autre les travaux en question, et que c'est quand même, in fine aussi, le centre-ville qui en bénéficiera, parce que cela y amènera de l'activité économique et sociale.

A l'unanimité, décide :

D'approuver le projet d'avis de marché;

De lancer le marché le mardi 31 mars 2015 (Journal officiel de l'Union européenne et Bulletin des adjudications) ;

De fixer la date de la séance d'information et de la visite des lieux le mercredi 29 avril 2015 à 9h ;

De fixer la date ultime de remise des demandes de participation à ce marché au mercredi 27 mai 2015 à 16h (chez Idelux).

35. Service économique : le Palais : modification des modalités contractuelles pour les prestations d'Idelux Projets Publics.

Monsieur MAGNUS explique le point concernant la mission qui a été donnée à Idelux Projets Public : « Lorsque nous avons signé avec IDELUX en septembre 2004, et avec des avenants en 2008, et en 2009, Idelux PROJETS PUBLICS n'existait pas encore. Or depuis décembre 2010 on a créé cette nouvelle intercommunale, et on lui a confié pas mal de travail, entre autre, tout le travail qui a été fait pour les fonds FEDER, avec une addition de chiffres qui amène à un montant relativement astronomique, lorsqu'il s'agit de mettre tous les projets dynamo ensemble. On s'est concerté avec Idelux pour voir si la technique que nous avons empruntée jusqu'à présent, et qui consistait à avoir un pourcentage sur le montant des travaux, se justifiait bien, étant donné l'ampleur des travaux éventuels qu'on pourrait faire dans le centre-ville. On est arrivé à la conclusion que, de part et d'autre, et pour IDELUX et pour nous, il valait mieux travailler au 'time report' c'est-à-dire travailler à l'heure, donc le montant qui est réclamé à l'heure sera au total bien moindre que celui obtenu avec un pourcentage sur les travaux en question, et peut-être aussi plus honnête dans la philosophie, puisqu'on travaille et on paie sur ce qui a vraiment été fourni, alors que dans l'autre cas on joue un peu au Vogelpik, pour savoir comment on arrive à avoir une solution honnête pour les deux parties, en n'oubliant pas que nous sommes aussi administrateurs pour certains, mais aussi actionnaires d'Idelux, et que l'on travaille quand même en bon entendement ».

A l'unanimité,

DECIDE d'approuver:

- la résiliation de commun accord de la convention du 10 septembre 2004 et des avenants du 19 décembre 2008 et du 25 février 2009
- la conclusion de la nouvelle convention proposée.

7. Travaux communaux : en présence de l'auteur de projet : Monsieur BREDO de la société Gesplan, rue du Maitrank, - phase 2 liaison rue de la Cova au village de Bonnert. Approbation des conditions et du mode de passation

+ + +

Madame NOEL entre en séance.

+ + +

Monsieur BALON prend la parole et rappelle les trois projets qui étaient inscrits au plan triennal: la deuxième phase de la rue du Maitrank, la rue du Bourg et aussi les trottoirs le long de la rue de Neufchâteau entre l'école du Galgenberg et le premier carrefour (si les résultats d'adjudication étaient favorables, il insiste bien sur cette condition).

Il poursuit : « Pour ce troisième point (les trottoirs de la rue de Neufchâteau), nous avons rencontré à la fois la SPGE et l'AIVE il y a environ un mois. Nous sommes en train de démarcher auprès de la Région Wallonne pour que, dans son plan triennal, ce troisième projet soit échangé contre l'égouttage du bas de la rue des deux Luxembourg et de la rue de Bastogne. Donc le plan triennal tel qu'il devrait se présenter c'est : deuxième phase de la rue du Maitrank, rue du Bourg, et égouttage de la rue des deux Luxembourg et de la rue de Bastogne.

A l'heure actuelle, les plans triennaux c'est un peu complexe car nous pouvons tous croire qu'un plan triennal c'est trois ans alors qu'en fait la troisième année est cette année-ci, qu'il risque fort d'être signée la quatrième année, et que pour le solde ils prolongent encore une année ».

M. BALON excuse l'auteur de projet, M. BREDO qui pour des raisons indépendantes de sa volonté ne peut venir exposer ce point. Il lui a toutefois

fait parvenir son intervention, ce point sera donc exposé par M. BALON et Mme NOEL.

M. BALON : « Les travaux de réaménagement de la rue du Maitrank cela va depuis la rue de la Cova jusqu'à Bonnert. La première phase, on peut déjà l'emprunter depuis quelques mois mais la réception provisoire n'a pas encore eu lieu ; elle aura lieu dans une dizaine de jours. Ce qui est prévu dans la deuxième phase sera quasi à l'identique ; c'est donc uniquement des travaux d'aménagement de surfaces qui seront subsidiés dans le cadre du plan PIC (c'est un autre nom pour le plan triennal) avec un seul Maître d'ouvrage : la Ville d'Arlon. Cela veut donner une liaison cohérente entre Bonnert et Arlon, avec une sécurisation (parce que la Cova est au milieu) de tous les usagers, et surtout des usagers piétons et cyclistes.

On voit dans la première phase (il montre des photos) ce qui était avant et ce qui est après. La situation existante avec un accotement qui est herbeux partout, et une densité d'habitants qui n'est pas trop importante, mais c'est une liaison importante entre le village de Bonnert, celui de Frassem et la Ville d'Arlon.

La voirie est, il faut le reconnaître, en assez piteux état et il n'y a pas de filets d'eau. Quant aux trottoirs, ils n'existent pas. On va donc faire ce que l'on a fait lors de la première phase, c'est-à-dire réfectionner complètement la voirie, aménager un espace propre pour les usagers faibles en dehors de la voirie. » Il précise qu'il s'agira d'un espace propre de 2,50 mètres (Il revient sur la demande qu'a fait M. MITRI à la SNCB plus tôt en séance, pour que le passage sous-voie passe de 2,25 mètres à 2,50 mètres, et précise que c'est la loi si l'on veut permettre aux cyclistes et aux piétons de se retrouver sur le même endroit) ».

Il ajoute que, contrairement à la première phase où il pense s'être un peu trompé, il trouve qu'il y a un peu trop de chicanes, et il lui semble que deux chicanes ce serait largement suffisant sur cette distance. Il ajoute également qu'il y aura un arrêt de bus puisque plusieurs fois par jour il y a une liaison qui fait le village de Bonnert, puis la rue de la Cova, qui dessert Frassem et qui repart sur Arlon.

Il poursuit : « Vous avez donc une coupe telle qu'elle est prévue : 2,50 mètres en pavés bétons, un revêtement hydrocarboné. Le coût des travaux est de 782.000 € TTC... et si le Conseil communal marque son accord, nous enverrons cela à la Région Wallonne, et nous attendrons la signature Ministérielle pour mettre en adjudication et pouvoir commencer les travaux ». Il dit avoir espoir de commencer les travaux cette année-ci.

M. BALON souhaite communiquer une information qui lui semble importante, cela concerne les TRAVAUX DE LA TRAVERSEE DE HEINSCH:

« Les travaux de la traversée de Heinsch sont prévus à partir du 13 avril et une réunion avec les riverains, organisée par le SPW (auteur de projet et maître d'ouvrage), en collaboration avec la Ville d'Arlon et la SWDE (puisque c'est à peu près 50-50 SPW et Ville d'Arlon + l'intervention de la SWDE). Cette réunion se tiendra le 30 mars à 20h00 à la salle Européenne ».

A l'unanimité, décide :

Article 1er : De choisir l'adjudication ouverte comme mode de passation du marché et d'approuver les critères de sélection qualitative suivants :

Situation juridique du soumissionnaire - références requises (critères d'exclusion)

* Par le seul fait de participer à la procédure de passation du marché, le soumissionnaire atteste qu'il ne se trouve pas dans un des cas d'exclusion visés aux §§ 1er et 2 de l'article 61 de l'arrêté royal du 15 juillet 2011 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques.

* En application de l'article 60 de l'arrêté royal du 15 juillet 2011, le soumissionnaire belge n'est pas obligé d'ajouter une attestation ONSS à son offre. Le pouvoir adjudicateur se renseignera lui-même.

* En application de l'art. 63 de l'AR du 15 juillet 2011, le soumissionnaire belge n'est pas obligé d'ajouter une attestation dont il résulte qu'il est en

règle par rapport à ses obligations fiscales professionnelles. Le pouvoir adjudicateur se renseignera lui-même.

Capacité économique, financière et technique du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)

Le soumissionnaire doit fournir la preuve de son agréation correspondant à la catégorie C, classe 4.

Agréation des entrepreneurs requise (catégorie et classe - la classe est déterminée au moment de l'attribution du marché)

Catégorie C, classe 4 ;

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° CSC 11.033 phase 02 RB 02 (MT-AO/15-1023) et le montant estimé du marché "Modernisation de la rue du Maitrank - phase 2 : liaison rue de la Cova au village de Bonnert", établis par l'auteur de projet, Gesplan SA, Rue de la Légende, 22 à 4141 LOUVEIGNE. 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 646.545,37 € hors TVA ou 782.319,90 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De solliciter une subvention pour ce marché auprès de l'autorité subsidiante, le SPW- DGO 1 - Département des Infrastructures Subsidiées - Direction des Voiries Subsidiées, Boulevard du Nord, 8 à 5000 NAMUR.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 421/731-60/2012/20124005.

Article 5 : Ce crédit fera l'objet d'une prochaine modification budgétaire.

+ + +

Madame NOEL sort de séance

+ + +

8. Travaux communaux : présentation par Madame NOEL : Aménagement des accès aux cimetières de la Ville d'Arlon pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Approbation des conditions et du mode de passation

M. MITRI excuse M. A. REIS l'auteur de projet, qui ne saura pas être présent, ayant prévu ses congés depuis longtemps.

M. MITRI explique : « C'est un ancien dossier, qui est déjà passé au Conseil communal en 2009, et qui a succédé à un appel à projet en 2008, qui consistait à la 'réaffectation du patrimoine funéraire en espace public', et à ce moment-là, le Conseil communal a retenu l'espace de recueillement au cimetière d'Arlon ; les travaux ont commencé en mars 2015 (il y a une semaine).

Cet appel à projet de 2009, succédant au premier, était divisé en quatre axes :

- l'axe 'un' qui est l'espace cinéraire,
- l'axe '2' qui est la mise en conformité des infrastructures des cimetières (nous avons opté pour les ossuaires),
- l'axe '3' qui est le cadastre informatisé
- l'axe '4' qui est l'accessibilité pour les PMR.

Ces quatre axes sont subsidiés différemment, et il fallait des trois premiers axes, en choisir un (nous avons choisis les ossuaires), et l'accessibilité pour les PMR qui lui, est subsidié à 100.000 €. Les deux projets ont été acceptés.

A ce moment-là le Conseil communal avait fixé 7 cimetières de la Ville qui étaient prioritaires (Arlon, Autelhaut, Waltzing, Frassem, Toernich, Guirsch et Barnich). En revoyant ce dossier, pour des raisons budgétaires et également d'accessibilité au cimetière, nous avons retiré deux de ces sites qui sont Arlon et Autelhaut : pour Arlon, car le projet qui est actuellement en cours

répond déjà aux besoins du PMR et pour Autelhaut, car c'est une situation particulière qui demande beaucoup d'investissements pour réaliser cela avec un petit budget, surtout que la structure du cimetière d'Autelhaut est difficile et comporte des accès avec escaliers et des tombes qui sont très importantes sur le plan du patrimoine ; ce qui demande donc un travail particulier. Nous avons donc réservé ce projet pour plus tard, et avons donné la priorité actuellement pour Waltzing, Frassem, Toernich, Guirsch et Barnich qui, eux, nécessitent de toute manière d'importants travaux. L'objectif est d'améliorer l'entrée dans le cimetière à partir de la zone de stationnement, il est impossible actuellement de dire qu'on va réaliser une accessibilité de PMR dans les allées du cimetière entre les tombes. Tout le monde sait que c'est très difficile et quasiment impossible, et qu'il faut rendre la circulation confortable dans les allées principales, et surtout pouvoir accéder à ces entrées principales ».

Monsieur MITRI poursuit, à l'aide de photos des cinq cimetières :

« Pour le cimetière de Waltzing, Si un PMR arrivait à l'heure actuelle avec sa voiture, il arrive dans la rue Saint-Mathias, et il ne peut que s'arrêter là, et c'est alors extrêmement difficile de monter la pente pour y accéder. Ce que nous allons faire, c'est ouvrir la petite barrière en haut et faire un parking avec un revêtement hydrocarboné de 40m², aménagé pour le PMR avec des dalles de béton, ce qui permettrait à partir de ce parking, d'entrer soit dans le vieux cimetière, soit dans le nouveau cimetière. Et donc, dans ce cas, le PMR peut participer à un office et un enterrement.

Pour le cimetière de Frassem, c'est plus facile au point de vue accès, puisqu'il y a la rue de la Cova, et ensuite le PMR peut s'arrêter. Nous prévoyons une réfection de l'allée centrale du cimetière, avec un revêtement de pavés en béton de 100m² qui amène facilement les personnes (PMR ou pas) à la chapelle dans le fond.

Pour le cimetière de Toernich, qui, dans la situation existante, a un accès qui est dans un état très délabré. L'allée principale va être réfectionnée sur 200m² avec un revêtement de pavés en béton, qui permet, de part et d'autre, d'accéder aussi au nouveau cimetière, et permettre ainsi à des PMR, même en chaise roulante, de participer à des offices qui se font dans le cimetière.

Pour le cimetière de Guirsch, qui mérite toute notre attention puisque c'est un cimetière Baronnal, les allées principales sont en état de délabrement, surtout devant la chapelle de BEUSLEYDEN et de WYKERSLOOTH, où il y aura un aménagement de l'allée centrale de la nouvelle section, et des allées principales avec un revêtement en pavés de béton. Au centre, on ne pouvait pas relier les deux accès, vu la présence de certaines tombes qui rendent l'accès difficile. Il y a également le problème d'une citerne à gaz, et Messieurs REIS et REVEMONT vont aller voir pour la faire disparaître du paysage et trouver une autre solution.

Pour le cimetière de Barnich, c'est celui qui prendra le plus dans le budget mais il le mérite, car le mur du cimetière est bien conçu dans le temps, puisqu'il tient encore malgré le dénivelé et les écoulements d'eau, ce qui fait que la partie supérieure découle vers la partie inférieure, avec une pente d'accès très difficile. Actuellement il est impossible pour un PMR d'accéder à la partie ancienne pour assister à un office. Donc le travail à y faire est assez important puisqu'il va consister à ceci : il y aura un parking à l'entrée pour les voitures PMR, il devra y avoir la réalisation d'un mur de soutènement pour accéder à l'allée principale, un mur qui soutiendra l'allée de l'ancienne section du cimetière, et empêcher les écoulements d'eau avec un drainage spécifique. De plus ce travail sera d'autant plus difficile que cette allée se trouve sur les fondations de l'ancienne église du 16^{ème} siècle, d'où un travail de protection assez important : un mur de soutènement en maçonnerie avec un garde-corps métallique qui permettra aux gens d'assister à un office au milieu du cimetière.

Donc ce qui a été décidé il y a des années, on l'exécute maintenant, et ce que nous décidons maintenant, d'autres l'exécuteront plus tard ».

A l'unanimité, décide :

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MT-AO/15-1007 et le montant estimé du marché "Aménagement des accès aux cimetières de la Ville d'Arlon pour les personnes à mobilité réduite (PMR)". 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 213.323,00 € hors TVA ou 258.120,83 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir l'adjudication ouverte comme mode de passation du marché et d'approuver les critères de sélection qualitative suivants :

Situation juridique du soumissionnaire - références requises (critères d'exclusion)

* Par le seul fait de participer à la procédure de passation du marché, le soumissionnaire atteste qu'il ne se trouve pas dans un des cas d'exclusion visés aux §§ 1er et 2 de l'article 61 de l'arrêté royal du 15 juillet 2011 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques.

* En application de l'article 60 de l'arrêté royal du 15 juillet 2011, le soumissionnaire belge n'est pas obligé d'ajouter une attestation ONSS à son offre. Le pouvoir adjudicateur se renseignera lui-même.

* En application de l'art. 63 de l'AR du 15 juillet 2011, le soumissionnaire belge n'est pas obligé d'ajouter une attestation dont il résulte qu'il est en règle par rapport à ses obligations fiscales professionnelles. Le pouvoir adjudicateur se renseignera lui-même.

Capacité économique, financière et technique du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)

Satisfaire aux exigences de l'agrément comme entrepreneur de travaux en catégorie D (entreprises générales de bâtiments), Classe 2

Agrément des entrepreneurs requise (catégorie et classe - la classe est déterminée au moment de l'attribution du marché)

la preuve de son agrément dans la catégorie C (entreprises générales de travaux routiers), classe 2.

Article 3 : De solliciter une subvention pour ce marché auprès de l'autorité subsidiante SPW - DGO Routes et Bâtiments - Département des Infrastructures Subsidiées DGO1.6, Rue Van Opré, 91-95 à 5100 JAMBES.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 878/721-60/20158007.

10. Travaux communaux : marché de Travaux : réparation de la toiture de l'église Saint-Martin dans le cadre des travaux de maintenance des monuments classés pour la période 2015 à 2017. Approbation des conditions et du mode de passation.

Monsieur le Bourgmestre rappelle les travaux à l'église de Saint-Martin pour lesquels il y avait des subsides pour 4.800.000 euros, mais qu'ici il s'agit de travaux de toiture avec un montant plafonné de 22.000 euros hors TVA par an, et sur lesquels nous avons un subside de 80%.

A l'unanimité décide :

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 3 entreprises.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MT-PNSP/15-1021 et le montant estimé du marché "Réparation de la toiture de l'église Saint-Martin dans le cadre des travaux de maintenance des monuments classés pour la période 2015 à 2017". Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé global pour les 3 ans s'élève à 66.000,00 € hors TVA ou 79.860,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De solliciter une subvention pour ce marché auprès de l'autorité subsidiaire SPW - DGO 4 Département du Patrimoine Direction de la Restauration, Rue des Brigades d'Irlande, 1 à 5100 NAMUR.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 790/723-60/20157026, qui sera également prévu au même article des exercices 2016 et 2017.

11. Travaux communaux : marché de travaux : réalisation d'un quai d'embarquement/débarquement des bus à proximité de la nouvelle école de Barnich/Sterpenich. Approbation des conditions et du mode de passation.

Monsieur le Bourgmestre fait remarquer le montant des travaux qui est de 28.505 euros Hors TVA.

Monsieur TRIFFAUX explique qu'ils souhaitent compléter l'infrastructure de l'école de Barnich/Sterpenich avec ce quai, car ils espéraient dans un premier temps qu'avec INFRABEL, qui envisage une liaison piétonne entre Sterpenich et l'école, les travaux seraient plus rapides et qu'ils se termineraient par ce quai. Mais comme ces travaux ne se font pas rapidement, ils préfèrent prendre l'initiative de réaliser ce quai qui est nécessaire aux bus et à ceux qui le prennent, dès à présent.

Madame WILLEMS demande si ce sont les TEC qui passent à cet endroit-là.

Monsieur TRIFFAUX répond que oui, et qu'il ya actuellement des bus TEC ainsi que des bus qui sont demandés par l'école pour se rendre dans les salles d'éducation physique et autres, ainsi que des bus pour des excursions etc. Il dit qu'actuellement, il y a un bus spécial qui part tous les matins de Barnich à 8h15, et qui emmène les enfants du village de Barnich pour se rendre à Sterpenich, où il charge les enfants là également, et ensuite va déposer tous les enfants à la nouvelle école. Il dit qu'on fera une estimation de ce bus spécial au mois de juin, et qu'on fera le bilan à ce moment-là.

Madame WILLEMS dit qu'elle pose cette question parce que le quai d'embarquement qui se trouve devant l'école de l'Athénée a été payé par les TEC, et donc elle voudrait savoir si, ici, il n'y aurait pas également la possibilité.

Monsieur BALON affirme que c'est une bonne suggestion et dit qu'on va essayer.

Monsieur SCHUSTER dit qu'il lui semble que précédemment on s'était prononcé pour une piste cyclable devant relier les deux villages qui sont desservis par cette école. Il voudrait savoir si le projet est abandonné.

Monsieur MAGNUS répond qu'il y a un point suivant qui traite en partie de ce problème-là, et qu'il y a une emprise qui a été achetée pour faire cela vers Barnich.

Monsieur TRIFFAUX précise que ce qui est envisagé servira aux piétons mais également aux cyclistes et qu'il n'y aura pas deux voies, mais une seule voie.

A l'unanimité, décide :

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché avec consultation de 5 entreprises.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MT-PNSP/15-1028 et le montant estimé du marché "Réalisation d'un quai d'embarquement/débarquement des bus à proximité de la nouvelle école de Barnich/Sterpenich". 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 28.505,00 € hors TVA ou 34.491,05 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 421/731-60/20154008.

12. Travaux communaux : marché de Travaux : petites réparations de toiture pour l'année 2015. Approbation des conditions et du mode de passation.

Monsieur MAGNUS précise que chacun des travaux ne dépasse pas 10.000 euros pour un montant de 80.000 euros sur deux ans.

A l'unanimité, décide :

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 5 entreprises.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MT-PNSP/15-1045 et le montant estimé du marché "Petites réparations de toiture pour les années 2015-2016". 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 66.115,70 € hors TVA ou 80.000,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 12402/723-60/20151011 et par le crédit qui sera prévu au même article de l'année 2016.

13. Travaux communaux : marché de Services : désignation d'un coordinateur 'Sécurité Santé' pour la rénovation de la rue du Bourg à Barnich. Approbation des conditions et du mode de passation.

Monsieur le Bourgmestre rappelle qu'il s'agit d'une procédure négociée sans publicité qui est envisagée, avec consultation de trois prestataires de services.

Monsieur KROELL demande qui sont les prestataires.

Monsieur BALON dit qu'il n'y a pas beaucoup de possibilité sur le marché et qu'il y a SIXCO de Paliseul, BGS, et ne se souvient plus du nom du troisième.

Monsieur KROELL demande si le Service Technique Provincial sait le faire aussi parce qu'il trouve que c'est un service de qualité, et qu'il ne faut pas hésiter à l'utiliser. Il demande si on demande automatiquement au Service Technique Provincial ou pas.

Monsieur BALON répond que 'oui' et dit qu'on demande à ceux qui sont dans la province de Luxembourg mais qu'ils ne sont pas nombreux. Il dit que le Service Provincial a déjà été désigné pour toute une série de projets.

A l'unanimité, décide :

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché avec consultation de 3 prestataires de services.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1025 et le montant estimé du marché "Désignation d'un Coordinateur Sécurité Santé pour la rénovation de la rue du Bourg à Barnich". 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 7.683,00 € hors TVA ou 9.296,43 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 421/731-60/20154014.

14. Travaux communaux : marché de Services : prestations pour la fourniture des titres-repas électroniques pour la Ville et le C.P.A.S. d'Arlon. Approbation des conditions et du mode de passation et approbation de la Convention de marché conjoint Ville-C.P.A.S.

Monsieur PERPETE précise que tous les titres services et titres repas sous forme de papier vont disparaître au 31 décembre, et qu'à partir du 1^{er} octobre, tous les employeurs pourront délivrer uniquement des chèques repas électroniques. Il dit qu'on propose un marché conjoint avec le CPAS, qui consiste, d'une part, à pouvoir disposer de ces titres à partir de la fin de l'année, avec un marché où on consulterait au minimum quatre fournisseurs. Il explique : « ce serait une procédure négociée sans publicité, pour un an renouvelable éventuellement trois fois si cela donne satisfaction. Il y aurait une partie forfaitaire en pourcentage appliquée au coût total des titres repas qui seraient commandés, et une partie variable en coût mensuel de location de cartes et de gestion des comptes, agent par agent. C'est un assez gros travail car il y a 450 agents à la ville qui sont concernés, et 350 équivalents temps plein, et 200 agents au CPAS, environs 150 équivalents temps plein. Mais on n'a pas vraiment le choix puisque les titres papier disparaissent, on en a déjà parlé plusieurs fois, et maintenant on est amené à faire cette transition. Pour les agents cela ne changera rien si ce n'est l'utilisation, mais on a augmenté l'année passée le montant (il y a un an et demi), et cela reste acquis ».

Monsieur GAUDRON trouve que sur le fond il s'agit d'une bonne mesure, et que même en matière de gestion cela amènera une simplicité qui sera intéressante pour la commune, par contre sur la forme, il dit qu'on parle dans le document d'un marché de 30.000 euros, d'où le choix de la procédure négociée sans publicité. Il dit qu'ici on ne parle que de la gestion des titres repas, or le marché inclut les titres repas eux-mêmes, ce qui fait qu'on est dans des montants bien plus élevés et qui, selon lui, posent alors un souci de passer par une procédure négociée sans publicité.

Monsieur LECLERCQ, Juriste et Adjoint au Directeur Général, précise que c'est la rémunération du prestataire de service qui est prise en compte mais qu'ici elle ne dépassera pas les 30.000 euros sur le calcul du marché. Il dit que le montant et le volume du titre-service ici est beaucoup plus élevé et ce n'est pas pris en considération pour le marché parce que ce n'est pas ça le marché.

Monsieur MAGNUS répond qu'il s'agit uniquement du montant que l'on paie à la société des titres-services, et que ce sera inférieur à 30.000 euros.

Monsieur GAUDRON insiste sur le fait que c'est la société qui paie également les titres services eux-mêmes, et qu'il y aura même un marché de service prestation pour la fourniture des titres repas. Il dit qu'on rémunère aux mêmes prestataires les titres repas eux-mêmes, et que c'est la société qui va être choisie dans le cadre de ce marché-là, qui va facturer les titres repas eux-mêmes. Il dit qu'il serait vigilant sur le choix de la procédure.

Monsieur PERPETE répond que tout cela a déjà été discuté en concertation avec le CPAS et que personne n'a fait de remarques, il ne pense pas qu'il y ait de problème.

Monsieur DEFRANCE, Directeur général, rajoute que, sous le contrôle de Monsieur LECLERCQ, il lui semble qu'on fait effectivement un marché avec un prestataire de service pour qu'il nous fournisse les cartes, la gestion extérieure, mais qu'en ce qui concerne le montant des tickets, c'est un autre article budgétaire qui interviendra, et qui sera le même que les années

précédentes à 4,50 euros de valeur nominale. Il dit qu'ici on est occupé à gérer la façon de gérer le titre service, et pas le titre service en tant que tel.

Monsieur GAUDRON répond que cela va dépendre parce que c'est la société qui va remporter le marché, à qui on achètera les titres repas.

Monsieur PERPETE dit que ce n'est qu'un transit d'argent et qu'on paiera 4,50 euros par agent par titre repas par mois, et que cet argent va aux agents.

Monsieur THIL rajoute que par analogie quand on fait un marché d'emprunts, par exemple, on va emprunter 5.000.000 d'euros et le marché porte uniquement sur les intérêts, et pas sur les 5.000.000 d'euros.

A l'unanimité, décide :

Article 1er : D'approuver la Convention de marché conjoint Ville / C.P.A.S. désignant la Ville comme pouvoir adjudicateur de référence et fixant les modalités de paiement.

Article 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché avec consultation de 4 prestataires de services.

Article 3 : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1016 et le montant estimé du marché "Fourniture de titres-repas électroniques pour la Ville et le C.P.A.S d'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 36.645,00 € hors TVA ou 44.340,45 € 21% TVA comprise.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit, pour la Ville, au budget ordinaire de l'exercice 2015, article 131/115-41 et qui sera prévu au même article des exercices 2016, 2017 et 2018.

15. Travaux communaux : marché de Services : désignation d'un auteur de projet en vue du déplacement de préfabriqués aux écoles de Barnich, Sterpenich et Weyler.

Monsieur TRIFFAUX explique que le site de l'ancienne école de Sterpenich et les deux sites de l'ancienne école de Barnich sont maintenant vides et qu'on envisage de les vendre.

Il poursuit : « au point 32, il y a déjà le site de l'ancienne école de Sterpenich qui est à l'ordre du jour, et au cours du second semestre de l'année, il y aurait également une deuxième série de biens communaux à vendre, parmi lesquels il y aura les sites de Barnich et de Weyler.

A Weyler, nous avons une ancienne école qui sera mise en vente dans le courant du deuxième semestre puisque l'extension de l'école se terminera pour la prochaine rentrée scolaire en septembre.

Il y a sur ces sites désaffectés, ou qui vont l'être au cours des prochains mois, des bâtiments préfabriqués, dont un certain nombre sont vétustes et bons à abattre, mais certains autres peuvent être récupérés et seront bien utiles. Il nous faut un bâtiment préfabriqué pour servir de réfectoire à l'école communale de Freylange, car il n'y en a pas pour le moment. Nous développerons avec M. BALON, Échevin des travaux, un projet d'extension de l'école de Freylange pour avoir un réfectoire, mais cela prendra plusieurs années... il faut passer par les subsidiassions. Nous souhaitons donc en attendant avoir un préfabriqué qui pourrait être installé à l'avant de l'école.

On sait qu'à l'école communale de Heinsch, où nous avons déjà construit une extension, il y a une deuxième phase qui est prévue au cours des prochaines

années, c'est la phase de rénovation de l'ancienne école. Donc les enfants qui sont dans l'ancienne école de Heinsch vont devoir être logés dans un préfabriqué, en attendant ces travaux, et comme nous avons un préfabriqué à deux étages à Sterpenich qui pourrait faire l'affaire, nous allons le retirer avant de vendre Sterpenich et le transférer à Heinsch... c'est du moins ce que nous souhaitons.

Il faudrait donc qu'un auteur de projet soit désigné en vue de préparer tous ces dossiers. On a parfois des surprises, par exemple à l'école communale de Waltzing, l'auteur de projet a attiré notre attention sur le caractère caché de vétusté d'un préfabriqué que l'on pensait déplacer et puis qui finalement ne pouvait pas l'être... donc un auteur de projet c'est bien utile dans ces cas-là ».

M. BALON ajoute qu'en ce qui concerne Sterpenich, quand les deux bâtiments préfabriqués auront été déménagés (celui à quatre niveaux et celui qui sert de réfectoire), il va en rester un qui sera proposé à la vente. La personne qui achètera le site devra se débrouiller avec ce préfabriqué qui est dessus, et qui n'a plus aucune valeur. Il annonce qu'il vient d'apprendre qu'après analyse, les préfabriqués de l'école de Weyler, devront être enlevés et ne pourront être replacés ailleurs.

M. BALON ajoute également que, concernant l'école de Heinsch, il y a eu plusieurs réunions au cours de ces derniers mois, et que, la rénovation du bâtiment existant avance bien. Il espère proposer cela au Conseil communal avant les grandes vacances.

M. MEDINGER demande des explications à propos du démontage du préau qui jouxte le préfabriqué de l'école maternelle de Barnich. Il demande si c'est l'éventuel futur acquéreur qui devra s'en accommoder.

M. BALON répond qu'il a été demandé à l'auteur de projet de faire une proposition au Collège pour transplanter ce préau ailleurs. Il explique que le coût du transfert était supérieur au coût de l'achat (alors qu'il est déjà vétuste). Le Collège a donc abandonné cette solution et a demandé au Service Technique de voir s'il serait possible de démonter ce préau, et le revendre au kilo, voire à la tonne.

M. MEDINGER précise que c'est une bonne qualité (aluminium) et M. BALON confirme que cela a une certaine valeur, et que cette solution serait donc certainement la meilleure.

Mme TRUM demande si les préfabriqués sont loués ou achetés (étant donné que certains sont 'promenés' et pas toujours remplacés).

M. BALON explique que ceux qui ont été loués sont repartis, il a été mis fin aux contrats.

M. TRIFFAUX précise que dès qu'il n'y a plus d'usage, la location des préfabriqués est rapidement annulée.

Mme TRUM demande ce qu'il en est pour ceux qui vont être mis à Heinsch.

M. TRIFFAUX répond que la Ville en est propriétaire. Il précise que le fait de louer ou acheter dépend du moment ou de la situation; c'est parfois plus intéressant d'acheter, parfois plus intéressant de louer.

M. BALON ajoute que la valeur entre l'achat et la location est de trois années. Si on est supérieur à 2 ans et demi / trois ans, il vaut mieux acheter, en dessous il vaut mieux louer.

16. Travaux communaux : marché de Fournitures : Location et placement de deux pavillons préfabriqués dans la cour de la Caserne Léopold. Approbation des conditions et du mode de passation.

Monsieur PERPETE explique que le 13 avril vont commencer les travaux d'aménagement de la cuisine centrale des crèches, et accessoirement de la cuisine du resto du cœur dans le bloc central de la caserne Léopold au bloc de droite, où se trouve actuellement le resto du cœur.

Il rappelle qu'initialement les auteurs de projet avaient dit que le resto du cœur pourrait rester là, et continuer ses activités pendant les travaux, ce qui est plus simple pour nous, mais malheureusement, dans un deuxième temps ils ont dit que ce ne serait pas possible, du coup ils décident d'évacuer le resto du cœur. Il dit qu'on ne voudrait pas le fermer froidement pendant sept mois. Il continue d'expliquer : « On avait pensé dans un premier temps aller au rez-de-chaussée de l'abri de nuit, mais il y a des problèmes de puissance électrique et de raccordement etc. qui ne le permettront pas, et finalement la solution qui est proposée pendant la durée des travaux d'aménagement de la cuisine des crèches et du resto du cœur, est la suivante : la cuisine des crèches reste à ce moment-là à la rue de Sesselich, en attendant de pouvoir venir à la caserne Léopold, mais le resto du cœur qui est là et qui doit bouger, va être mis partiellement dans le corps de garde à droite quand on entre, où il a d'ailleurs déjà été occasionnellement dans le passé, et on louera deux conteneurs pour mettre la salle-à-manger du resto du cœur et les toilettes. Les travaux sont estimés à six mois, mais maintenant on ne sait pas exactement le temps que cela prendra. »

Madame TRUM demande pourquoi les personnes du resto du cœur ne pourraient pas aller manger au CPAS le temps des travaux.

Monsieur PERPETE propose à Madame TRUM de venir voir les restos du cœur entre 11h30 et 13h00 et dit qu'elle aura la réponse à sa question.

Madame TRUM remercie Monsieur PERPETE.

A l'unanimité, décide :

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché avec consultation de 3 fournisseurs.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSP/15-1027 et le montant estimé du marché "Location et placement de 2 pavillons préfabriqués dans la cour de l'ancienne Caserne Léopold". 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 10.150,00 € hors TVA ou 12.281,50 €, 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit, pour la partie placement au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 124/723-60/20151008 et pour la partie location au budget ordinaire de l'exercice 2015, article 124/126-01.

17. Travaux communaux : marché de Fournitures : acquisition d'une remorque porte-engin pour le Département technique. Approbation des conditions et du mode de passation.

Monsieur MAGNUS rajoute que cela servira notamment pour le transport de la mini pelle que nous avons acquise récemment. Et qu'il y a une somme de 5.500 euros qui est inscrite au budget extraordinaire.

A l'unanimité, décide

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 4 fournisseurs.

Article 2 : D'approuver le descriptif technique N° MF-PNSP/15-1017 et le

montant estimé du marché "Acquisition d'une remorque porte-engin pour le Département Technique". Les conditions sont fixées par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 5.545,46 € hors TVA ou 5.500,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 766/744-51/20157023.

18. Travaux communaux : marché de Fournitures : acquisition d'une citerne d'arrosage pour le service Environnement. Approbation des conditions et du mode de passation.

A l'unanimité, décide

Article 1er : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché avec consultation de 4 fournisseurs.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSP/15-1030 et le montant estimé du marché "Acquisition d'une citerne d'arrosage pour le service Environnement". Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 12.396,69 € hors TVA ou 15.000,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 766/744-51/2014/20147023.

19. Travaux communaux : marché de Fournitures : remplacement du four de la cuisine des crèches. Approbation des conditions et du mode de passation.

A l'unanimité, décide

Article 1er : De choisir la procédure négociée par facture acceptée comme mode de passation du marché.

Article 2 : D'approuver la description technique N° MF-PNSP/15-1046 et le montant estimé du marché "Remplacement du four de la cuisine des crèches". Le montant estimé s'élève à 5.400,00 € hors TVA ou 6.534,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 844/741-98/20158001.

20. Biens communaux : vente d'herbe sur pied, pour la saison 2015, sur diverses parcelles communales : fixation des conditions.

A l'unanimité,

décide d'autoriser le Collège communal à reconduire la situation de l'année 2015.

Fixe comme suit les conditions :

Conditions :

1) durée : du 15 mai au 31 octobre 2015.

2) le prix sera payable avant le 1er juin prochain à la Recette communale.

3) les occupants devront maintenir et conserver les bornes ; celles qui manqueraient devront être remplacées et un nouvel abornement sera réalisé à leurs frais.

- 4) aucune autre destination ne pourra être donnée à ces terrains communaux.
- 5) les occupants ne pourront en aucun cas mettre de la fumure ni procéder au nivellement des taupinières.
- 6) le Collège communal n'attribuera en aucun cas la récolte d'herbes sur pied à une personne qui s'est rendue coupable d'une infraction à caractère environnemental.
- 7) toutes ces conditions sont de rigueur.

21. Biens communaux : vente publique du 05 février 2015 de deux terrains communaux : Communication et approbation des résultats.

A l'unanimité, APPROUVE ces résultats.

DECIDE D'ADJUGER définitivement

- 1) Le lot 1 (terrain à bâtir sis rue de Diekirch, cadastré Arlon-lère Division - Arlon - Section A - n° 1087 B 2), au prix de 64 000 euros, à Monsieur Jean-Marc GENGOUX.
- 2) Le lot 2 (terrain à bâtir sis rue du Kirchberg à Sterpenich, l'offre de 126 000 euros émanant de Monsieur Pierre BINAME et Mademoiselle Amélie RONTAIN.

22. Biens communaux : vente publique de divers biens communaux : Décision de principe.

Monsieur le Bourgmestre rappelle que, lors de la présentation du budget, on nous avait dit que pour essayer d'être encore ambitieux pour notre ville, il fallait absolument vendre des biens immobiliers qui ne sont pas évidemment des biens immobiliers que la ville pourrait avoir besoin pour ses propres besoins. Il dit que ce serait une manière de pouvoir ensuite rendre des services aux gens, que de pouvoir employer cet argent qui reste à l'extraordinaire, pour ensuite l'employer dans des projets qui servent à l'ensemble de la population. Il dit que ce point 22 reprend une série de bâtiments que la ville va vendre dans les prochains mois, normalement au mois de mai : deux parcelles à la rue Henri Busch, une maison rue des Espagnols, c'est juste en entrant au niveau du Service Technique à droite, l'ancienne école communale de Sterpenich, de Waltzing et à Viville, une section cadastrée A n°83b de 5 ares. Il dit qu'il espère vendre ces parcelles et biens communaux à un bon prix. Il précise que la vente aura lieu le 04 juin et non pas au mois de mai.

Monsieur BIREN souhaiterait apporter des considérations supplémentaires sur la vente de la parcelle à Viville rue Hollefra mais préférerait en parler à huis clos.

Monsieur MAGNUS acquiesce.

Monsieur SCHUSTER entend que le collège veut mener une politique de vente de sites désaffectés, et dit qu'il y a plusieurs bâtiments communaux sur le territoire de la commune, il pense notamment à des comices agricoles. Il cite l'exemple à Udange, où il s'est aperçu que le toit n'était pas réparé.

Monsieur MAGNUS répond que c'est pour cette année, et qu'on a sorti le dossier pour lancer ce projet de réfection du toit.

Monsieur SCHUSTER présume qu'il y a des presbytères qui sont vides et qu'il y a des petits dépôts à gauche et à droite, et demande si on va mettre ces bâtiments en vente.

Monsieur MAGNUS répond que c'est un travail qu'ils effectuent maintenant avec un agent communal, qui est affecté à cela à un cinquième de son temps. Il dit qu'il s'est rendu lui-même sur place pour voir des parcelles et terrains à bâtir qui sont à vendre, ou que l'on pourrait vendre, et qu'il se rend compte qu'il y a un travail important qui a été fait à l'époque par Monsieur FRANK, et qu'on met maintenant tout cela en route.

Monsieur TRIFFAUX précise que ce n'est pas nouveau et que cela fait des décennies que la ville pratique cette politique. Il rappelle la vente du presbytère de Guirsch en son temps, l'ancienne maison communale d'Udange, l'ancienne école de Viville, etc., et il dit que ce n'est qu'une continuité de cette pratique.

Monsieur MAGNUS propose de regarder ce qu'il y a dans le budget, et de voir à la fin de l'année dans le compte de 2015, et dit qu'on serait étonné de voir la différence.

Monsieur EVEN demande où on en est avec le presbytère de Weyler. Il se rappelle que quand il était échevin, ils en avaient parlé au Collège et une personne devait l'acheter, ou une partie en tout cas.

Monsieur BALON répond que le presbytère de Weyler est toujours occupé par un desservant, et qu'il n'est donc pas à vendre. Mais par contre, il explique qu'à côté, l'école sera présentée le mois prochain ou le mois suivant à la vente.

Monsieur EVEN demande si ce desservant habite bien dans le presbytère.

Monsieur BALON dit que la dernière fois qu'il y est allé, c'était il y a un an d'ici, il l'a bien reçu en tout cas. Il dit qu'ils ont tenu une réunion à cet espace-là, et qu'il était présent, mais il dit qu'il ne surveille pas les desservants tous les jours.

Monsieur EVEN dit que lorsqu'il était échevin, ils en ont parlé et rappelle que Monsieur BALON avait dit que ce desservant-là desservait plusieurs paroisses, et que c'était un frère qui venait de Clairefontaine.

Monsieur BALON s'en rappelle et dit que cela, c'était encore avant.

Monsieur MEDINGER précise que ce desservant a un nom très poétique qui est l'abbé APPOLINAIRE, et qu'il dessert les paroisses d'Autelhaut, Weyler, Toernich et Udange. Il dit qu'il y habite réellement et que les cours de catéchisme et chorale y ont lieu.

Monsieur MITRI confirme ce qui avait été dit auparavant mais précise que cette proposition était tombée, puisque le nouveau desservant avait décidé d'habiter à cet endroit.

A l'unanimité,

Décide de vendre publiquement ces biens.

24. Biens communaux : vente de gré à gré d'une parcelle communale sise à Frassem, à front de la rue de la Cova, cadastrée ARLON - 4ème Division - Bonnert - Section C - n° 134 b (20 centiares) : Décision définitive et approbation du projet d'acte.

A l'unanimité,

1) Décide définitivement de la vente de gré à gré à Monsieur Guy ORIGER, au prix de 2 600 euros, le bien communal suivant :

ARLON - 4ème Division - Bonnert - Section C - N°134 b (20 centiares) -

cadastré comme cabine électrique.

2) APPROUVE le projet d'acte de vente.

3) DISPENSE Monsieur le Conservateur des Hypothèques de prendre inscription d'office du fait de cette vente.

25. Biens communaux : création d'une liaison piétonne entre la nouvelle école de Barnich-Sterpenich et le village d'Autelbas-Barnich : Expropriation de deux emprises : Décision de principe.

Monsieur le Bourgmestre précise que nous devons exproprier deux emprises, l'une sur le terrain de Monsieur WESTER, et l'autre sur le terrain de Madame AULNER, qui est Bourgmestre au Grand-Duché de Luxembourg, et ajoute que nous sommes en zone agricole, et que c'est pour cela que la dépense est fixée à un montant de 1.406 euros, car on est aux alentours de 2 euros le mètre carré en zone agricole.

Monsieur MEDINGER se demande si il ne serait pas intéressant d'explorer la piste qui avait été développée en son temps par le bureau TMEX, c'est-à-dire d'éviter cette expropriation qui apparemment pose problème, et de voir si après avoir acquis la première emprise de Madame AULNER, il n'était pas possible de faire une traversée de la route à cet endroit-là, et de continuer le cheminement sur notre terrain, sur terrain public devant les trois maisons qui sont là. Il y a un trottoir de 2 mètres plus ou moins, et cela éviterait toutes ces préoccupations, de plus l'endroit est très mal aisé, du fait que la route est en surplomb, il y a un dévers d'à peu près un mètre, et cela coûterait cher de réaliser un trottoir su côté droit.

Monsieur MAGNUS voit un inconvénient dans cette solution, c'est que les enfants doivent traverser la route à cet endroit-là, et c'est en plus juste à la sortie du tournant, alors que plus loin on est presque sur une ligne droite. Il passe la parole à Monsieur BALON.

Monsieur BALON explique qu'il y a à peu près un mois d'ici, on a reçu Madame AULNER, et qu'il s'agit d'une dame qui est décidée à trouver un arrangement avec la Ville d'Arlon. Il explique que le bureau d'études TMEX avait émis deux possibilités, et que maintenant on parle d'une troisième possibilité, sans savoir si c'est une bonne idée. Il se demande au-fur-et-à mesure que les discussions avancent si il ne faudrait d'ailleurs pas retirer ce point. Effectivement, Il dit que le bureau TMEX nous a promis d'ici une dizaine de jours, de venir avec le plan définitif pour Madame AULNER. Il poursuit : « Si il y avait une autre option ou pas, alors ce n'est pas la peine d'envoyer une lettre à Madame AULNER qui est de bonne composition pour quelque chose qui finalement... mais par rapport au deuxième, là on va vers le 'clash', ça c'est très clair. Je pense qu'il vaut mieux être prudent si Monsieur TRIFFAUX est d'accord, et reporter ce point ».

A l'unanimité,

Décide de reporter ce point à une séance ultérieure.

26. Biens communaux : protocole d'échanges et de cession entre les conjoints DENIS, la Ville d'Arlon et le CPAS d'Arlon relatif à des parcelles de terrains sises à Arlon cadastrées 6ième Division HEINSCH section C n° 1613K, 1248A et 1613L - approbation du protocole d'échanges et de cession, et du projet d'acte de vente.

Monsieur MAGNUS précise qu'il s'agit ici d'un échange de terrains entre les conjoints DENIS, la Ville d'Arlon et le CPAS , puisque le 17 mars 2005 nous avons octroyé une option d'achat à Monsieur Philippe DENIS sur ce terrain situé

à Heinsch près du Chemin noir, pour une option d'achat pour un montant de 235.000 euros, moyennant certaines conditions, et qu'en août 2005, Monsieur DENIS a levé l'option d'achat, ce qui fait que la vente est parfaite.

Monsieur BALON rajoute qu'il s'agit d'un très vieux dossier qui a occupé beaucoup de temps auprès de Monsieur LECLERCQ, de Madame GOFFINET, de Monsieur BIREN, Bourgmestre de l'époque, et quelques autres et de lui-même aussi, et ce dossier resurgit. Madame FRANCESCANGELI, la nouvelle architecte, va reprendre sa part du dossier maintenant. Il souhaite donner la parole à Monsieur LECLERCQ pour les explications.

Monsieur LECLERCQ explique à l'aide de photos : « le terrain communal est en jaune, et comporte également le triangle bleu, il s'agit du terrain communal que nous vendons dans un premier temps à Monsieur DENIS, ici, il est proposé d'approuver le projet d'acte, puisque les conditions ont déjà été approuvées par le Conseil communal. Depuis 2005, le projet a suivi une certaine évolution, une réflexion a été menée, notamment en terme de mobilité, et il est apparu opportun de recréer un Ravel, en concertation avec la Communauté française, le long de ce projet immobilier. La partie bleue va être acquise par Monsieur DENIS, qui va la céder au CPAS en échange de la bande rouge que l'on voit sur le plan. Ce qui va remembrer un peu les parcelles et qui va permettre de créer le long du terrain (la bandelette rouge qui continuera sur le terrain jaune), jusqu'à la passerelle qui enjambe le contournement d'ARLON. Cela c'est au niveau foncier, et au niveau urbanistique, le projet évolue en parallèle, et a déjà été réinitialisé à plusieurs reprises. La dernière mouture a été présentée au Collège communal, et le promoteur souhaite passer à l'acte d'acquisition pour déposer sa demande de permis d'urbanisation prochainement ».

Monsieur BALON précise que ce projet a été traité en même temps que le Parc de l'Hydrion et explique : « le Chemin noir se prolonge jusqu'au contournement d'Arlon, et la partie entre la rue des Blindés et le contournement d'Arlon, la Communauté française va la céder à la ville d'Arlon. Ce qui permettra à la rue des Blindés de se retrouver sur un chemin communal. Voiries qui font partie des charges urbanistiques, donc Monsieur DENIS va devoir transformer ce chemin, qui existe déjà en partie, en voirie communale. Il y a encore un autre arrangement qui est pris à la sortie de la rue des Blindés, pour ne pas permettre aux constructions de revenir en arrière vers la rue des Blindés, mais d'aller de suite sur le contournement. C'était une des volontés de la Fédération Wallonie-Bruxelles de retrouver un cheminement piéton qui sera à l'arrière de la propriété pour rejoindre la passerelle, pour ne pas que les coureurs passent devant des habitations, et qu'ils se retrouvent en face de voitures, mais qu'ils aient un cheminement propre pour atteindre la passerelle qui passe au-dessus du contournement d'Arlon et qui va vers les bois de Stockem. Tout cela est assez complexe parce que ça mêle à la fois la Ville d'Arlon, le promoteur, des habitants qui avaient déjà quelques questions, et la Fédération Wallonie-Bruxelles, et nous sommes donc dix ans plus tard ».

A l'unanimité,

décide

- D'approuver le protocole d'échanges et de cession entre les consorts Denis, la Ville d'Arlon et le CPAS d'Arlon relatif à des parcelles de terrain sises à Arlon cadastrées 6ième division HEINSCH section C n° 1613K, 1248A et 1613L,
- D'approuver le projet d'acte de vente de la parcelle cadastrée 6ième division HEINSCH section C n° 1248A d'une contenance de 72 ares 83 centiares.

27. Biens communaux : convention de gestion relatives aux installations de football de la Spetz - approbation.

Monsieur BALON, informe que la « Royale Jeunesse Arlonaise » et le « FC LORRAIN » ne font plus qu'un, et que les infrastructures de la RJA sont mises à

disposition, pour le moment, à l'asbl « RACING JEUNESSE ARLONAISE », qui est en fait le club féminin de la Ville d'Arlon au niveau du football, et qui d'ailleurs est en division deux. Il continue : « ce même club, dans un esprit de bonne entente, a trouvé un arrangement avec Toernich, et...(il ne se souvient plus du nom de l'autre), pour que les installations puissent être occupées. Proposition a été faite à Fouches, mais ils n'ont pas encore accepté pour le moment. C'est une gestion à durée très déterminée, on a mis une échéance de trois ans ».

Monsieur MAGNUS rajoute que lorsque les choses peuvent se réaliser en bon entendement entre tout le monde, c'est positif pour la collectivité.

A l'unanimité,

Décide d'approuver la convention de gestion avec l'ASBL « RACING JEUNESSE ARLONAISE ».

28. Bois communaux : cantonnement d'Aywaille: Chasse sise à Trooz d'une contenance de 108 ha 46 a : Relocation par reconduction de gré à gré.

Monsieur PERPETE souligne que c'est une bonne nouvelle puisque le prix à l'hectare a passé de 14 euros à 40 euros, que ce sera alors presque triplé, et que ce serait donc bien d'accepter.

A l'unanimité,

DECIDE de relouer de gré à gré la chasse communale sise à Trooz, d'une superficie de 108 ha 46 a, moyennant le respect du cahier des charges et le paiement d'un loyer annuel indexé (hors précompte mobilier) de 4 338, 40 euros.

29. Bois communaux : cantonnement d'Aywaille : Travaux forestiers en forêt bénéficiant du régime forestier - Exercice 2015 - Marché conjoint : Ratification d'une décision du Collège communal.

Monsieur PERPETE souligne qu'il y aura de plus en plus de marchés conjoints entre le DNF et les communes, et qu'ici, il s'agit de ratifier une décision du Collège pour des travaux forestiers dans le cantonnement d'AYWAILLE.

A l'unanimité,

RATIFIE cette décision du Collège communal du 20 février 2015.

30. Finances communales : taxes additionnelles à l'impôt des personnes physiques - approbation par la tutelle.

Monsieur MAGNUS informe que la tutelle a accepté la taxe additionnelle à l'Impôt des Personnes Physiques de 7%, et qu'il n'a plus bougé depuis 1999.

A l'unanimité,

Le collège communal porte à la connaissance du Conseil communal :

En date du 17 décembre 2014, le Service Public de Wallonie porte à la connaissance du Collège communal que la délibération du 6 novembre 2014 par laquelle le Conseil communal établit, pour l'exercice 2015, le taux de la taxe additionnelle à l'Impôt des Personnes Physiques à 7%, n'appelle aucune mesure de la tutelle de sa part et qu'elle est donc devenue pleinement

exécutoire.

31. Finances communales : taxes additionnelles au précompte immobilier - approbation par la tutelle.

Monsieur MAGNUS précise que cette taxe additionnelle au précompte immobilier n'a plus bougé depuis 1996.

A l'unanimité,

Le collège communal porte à la connaissance du Conseil communal :

En date du 17 décembre 2014, le Service Public de Wallonie porte à la connaissance du Collège communal que la délibération du 6 novembre 2014 par laquelle le Conseil communal établit, pour l'exercice 2015, le taux de la taxe additionnelle au précompte immobilier à 2690 centimes additionnels, n'appelle aucune mesure de la tutelle de sa part et qu'elle est donc devenue pleinement exécutoire.

32. Finances communales : SA ConnectImmo - Dégrèvement du précompte immobilier.

Monsieur MAGNUS expose le point, en précisant qu'on en a déjà entendu parler dans la presse, et il se réfère au document qui a été envoyé par la région Wallonne, par la, SPW qui stipule ceci, en résumé : « Depuis 1999, il y a un contentieux qui est né entre Belgacom ConnectImmo et l'état fédéral, en matière de précompte immobilier. Il y a eu un arrêt du 12 décembre 2008 de la Cour de Cassation, qui a confirmé la thèse défendue par le groupe Belgacom dans une affaire qui mettait en cause la Région flamande et l'état fédéral. L'application stricte de la jurisprudence de la Cour de Cassation pourrait avoir de lourdes conséquences financières pour la Région Wallonne et les Pouvoirs locaux. C'est la raison pour laquelle la Région Wallonne a entamé de longues discussions, puisque nous sommes en 2008, avec le SPF Finances et le groupe Belgacom, afin de dégager une solution acceptable pour toutes les parties, tout en limitant au maximum l'impact sur les finances des Pouvoirs locaux; et c'est donc en novembre 2014, que les montants définitivement dus par les Pouvoirs Locaux au groupe Belgacom ont été arrêtés. Ils proposent un prêt 'CRAC' d'aide extraordinaire sur dix ans, un 'CRAC' tel que ceux nous avons pour la construction des écoles, mais les intérêts seront entièrement à charge de la Région Wallonne. Le montant extraordinaire dû par la Ville d'Arlon est de 414.410,28 euros, ce qui représente une mauvaise nouvelle pour les finances communales puisqu'on va devoir ajouter une charge supplémentaire de 41.410 euros par an, sur dix ans. Et quid des intérêts, on lit sur la note qu'ils seront entièrement à charge de la Région, ou alors c'est ce qui dépasse 1,25 ? ». Il demande des précisions à Monsieur THILL.

Monsieur THILL dit que les intérêts de 1,25, où ce qui dépasse 1,25, c'est les intérêts que l'on a dans le cas d'emprunts, et qui sont mis en garantie pour la construction de l'école. Ici, les intérêts seront pris en charge par la Région Wallonne, conformément à ce qui est écrit dans la note.

Monsieur GAUDRON a pu se rendre compte, sur le site du 'Soir', les montants par commune, et il a vu les 400.000 euros pour la commune d'Arlon qui viennent d'être évoqués. Il dit qu'il a été surpris, parce qu'en tout début de législature, il a interpellé le Collège sur ce point dans le cadre d'une question orale en fin de séance, et on lui a répondu qu'on lui dirait quoi en séance suivante. Il explique qu'à l'époque, Madame DOFFINET avait répondu que le montant dû par la commune d'Arlon dans le cadre de ce dossier s'élèverait à 1.400 euros, alors qu'on est aujourd'hui à 400.000 euros. Il souhaiterait

savoir comment on explique la différence entre la somme obtenue à l'époque et celle de la réalité qu'on découvre aujourd'hui.

Monsieur MAGNUS dit qu'ils ont fait vérifier tout cela au niveau des finances chez nous, et qu'on a un très grand bâtiment à l'avenue Nothomb, rue Francq, il suppose que c'est une partie de l'explication. Il dit que dans la note reçue de la Région Wallonne, au niveau du précompte immobilier que l'on met au budget chaque année, il faudra diminuer ce montant de 24.183 euros par an et que c'est une mauvaise nouvelle supplémentaire. Il dit que les chiffres sont là, et qu'on ne va pas refaire l'histoire, et que malheureusement si les montants auraient pu être de 1.400 euros, on serait un peu plus heureux aujourd'hui. Il pense que c'est l'explication principale, si ce n'est que ces 400.000 euros, c'est une régularisation sur un nombre d'années fort importantes car le contentieux date de 1999. Il explique qu'il ne sait pas ce qui a été négocié lors du jugement de 2008, est-ce que ce serait depuis 1999 que l'on revient en arrière, ou est-ce que c'est depuis 2008, cela le Ministre ne nous l'explique pas. Il termine sur une bonne nouvelle, malgré tout, même si les taux d'intérêts ne sont pas très élevés, c'est que le montant est à payer sans intérêts, avec effet rétroactif.

Monsieur BALON a lu dans la presse aujourd'hui qu'ils avaient pris une autre société et demande pourquoi cette société ne peut pas payer.

Monsieur MAGNUS répond qu'il s'agit de ConnectImmo et de BELGACOM mais qu'il n'a pas tous les éléments de l'accord qui est intervenu entre eux, et dit qu'il se pose, lui, une autre question : 'et les autres groupes ?'. Les groupes comme BASE, MOBISTAR, il y a une distorsion de concurrence, les uns peuvent récupérer leur précompte immobilier et les autres pas. Il se demande si la réponse n'est pas simplement parce que ce n'est pas Belgacom mais bien ConnectImmo.

Monsieur THILL précise que ConnectImmo est une filiale immobilière de Belgacom car Belgacom n'est pas propriétaire de tous ses biens, et il a créé une filiale qui détient tout son patrimoine immobilier. Belgacom se retranche toujours sur une vieille législation qui date de 1923, qui est le même type de législation que pour la SNCB, et donc ils ne sont pas soumis aux impôts.

Monsieur MAGNUS estime que maintenant on est dans un marché concurrentiel et il ne trouve pas normal qu'eux puissent bénéficier de cet avantage, et pas les autres. Il met fin à ce débat en précisant qu'il s'agit juste d'une information, et qu'il n'y a donc pas de vote.

A l'unanimité,

APPROUVE la décision du collège communal de recourir à un prêt CRAC en vue de financer le dégrèvement accordé à CONNECTIMMO en matière de précompte immobilier pour un montant de 414.410,28 €.

33. Crèches communales : achat de trois réfrigérateurs pour les besoins de différents milieux d'accueil du service communal d'accueil de la petite enfance de la ville d'Arlon: approbation de la procédure diligentée en urgence et présentation des résultats de la procédure négociée.

Monsieur TRIFFAUX informe qu'il y a trois réfrigérateurs dans les crèches qui posent problème, et qu'il faut les remplacer absolument.

A l'unanimité,

AUTORISONS la dépense extraordinaire de quatre cent nonante sept Euros (497 Euros) en vue de l'achat de trois réfrigérateurs nécessaires pour les besoins du service des crèches communales,
DESIGNONS les Établissements BOUTET, route de Bouillon à 6700 STOCKEM, pour la fourniture et livraison de ce matériel,

DECIDONS que le budget de 497 Euros sera prélevé de l'article 844/741-98 " Achat de matériel divers" sur lequel ce budget est disponible.

34. Écoles communales primaires et gardiennes : ratification de la décision d'ouvertures de classes.

Monsieur TRIFFAUX précise qu'il y a deux classes d'été qui seront ouvertes à l'école du centre et à l'école communale de Stockem. Il profite de ce point pour signaler que nous sommes en situation de pénurie d'enseignants primaires. Actuellement, il a besoin de deux enseignants primaires à Fouches, une pour la fin mars et l'autre pour fin avril, et aussi un petit remplacement à Toernich, et il n'a absolument personne. Il dit qu'il a lancé un appel aujourd'hui via le FOREM, tous azimuts, et que si il n'y a pas de réponse d'ici quelques jours, il y a une procédure à suivre et il se verront obligés de devoir recruter des personnes qui ne sont pas nécessairement instituteurs et qui n'ont pas encore les titres. Et il ajoute qu'en ce qui concerne les institutrices maternelles, nous sommes 'tout juste', et qu'il n'y a pas beaucoup de réserve non plus.

Madame WILLEMS dit qu'il y a déjà eu des élèves de troisième année de la Haute École Robert SCHUMAN qui ont déjà effectué des remplacements dans des écoles, mais qu'il ne faudrait pas que ce soit ainsi jusqu'au 30 juin.

Monsieur TRIFFAUX répond que c'est possible à certains moments et pour une certaine durée mais que ce n'est pas toujours possible. Il confirme qu'on peut travailler avec les élèves des Hautes Écoles de la Province, qu'on est en contact avec elles, mais qu'il faut le feu vert de l'ONEM au préalable.

A l'unanimité des suffrages exprimés au scrutin secret,

Ratifie la décision d'ouverture d'une classe dite d'été à l'Ecole Communale de Stockem à partir du 19.01.2015, suite à l'augmentation de la population scolaire maternelle, créant ainsi un demi emploi jusqu'au 30.06.2015.

Ratifie la décision d'ouverture d'une classe dite d'été à l'Ecole Communale du Centre à partir du 19.01.2015, suite à l'augmentation de la population scolaire maternelle, créant ainsi un demi emploi jusqu'au 30.06.2015.

36. Administration générale : protocole d'accord entre le Procureur du Roi du Luxembourg et la Ville d'Arlon, relatif aux sanctions administratives communales en cas d'infractions de roulage et autres infractions mixtes.

A l'unanimité,

décide de ratifier le protocole d'accord relatif aux sanctions administratives en cas d'infractions mixtes, entre la Ville d'Arlon et le Procureur du Roi du Luxembourg.

37. Administration générale : modifications du règlement général de police - infractions de roulage et autres infractions mixtes.

Monsieur MAGNUS dit que les points 36 et 37 vont ensemble et qu'ils sont des points un peu difficiles, parce qu'en général, on a pas pour habitude de voir le Procureur du Roi nous écrire et dire qu'il y a une série de choses qu'il ne fera plus, et que c'est aux communes de les faire.

Il explique : « C'est ce qui se passe ici, le Procureur du Roi n'a plus le temps de traiter toutes les affaires, et tout cela est repris dans la note autorisée par la Loi du 24 juin 2013, et du nouvel article 119bis de la loi communale, qui dit que, dans les infractions que les communes doivent

poursuivre, on distingue trois types d'infractions. Le Procureur du Roi dit qu'il y a des infractions qu'il s'engage à ne pas poursuivre, les infractions de roulages par exemple, la commune s'engage à traiter ces infractions de roulage pour lesquelles le Conseil communal a prévu une amende administrative sauf exception. C'est donc pour ce 1^{er} type d'infraction, qui sont les infractions de roulage, que le Procureur du Roi ne poursuivra plus, et dont ce sera à l'agent sanctionnateur à la commune, d'attribuer une sanction pour ce type de chose. Cela ne veut pas dire que la police ne peut plus encore rédiger un PV, ils nous l'enverront et c'est nous qui jugerons de la sanction à appliquer.

Le deuxième type d'infractions qui sont des infractions mixtes, pour lesquelles, et lui, et nous, pouvons poursuivre, et là on a les articles qui sont repris, l'abattage et la dégradation d'arbres et la destruction de greffes, la dégradation et destruction mobilière (on exclut les dégradations de voitures), les bruits et tapages nocturnes, les dégradations de clôtures, les voies de faits et les violences légères, le port de vêtements cachant totalement ou principalement le visage, et donc ici le fonctionnaire sanctionnateur pourra infliger une amende administrative dès la transmission du procès-verbal, sans attendre l'avis du Parquet.

Ensuite il y a d'autres infractions mixtes que le Procureur du Roi s'engage à poursuivre lui-même, ce sont les coups et blessures simples, les injures, les destructions émises hors d'usage de voiture, wagons et véhicules à mazout, les vols simples et les vols d'usage, et les destructions et dégradations de tombeaux et sépultures, des bris de clôture etc., et on reprend également qu'un cas d'infraction mixte commis par un mineur d'âge de moins de quatorze ans, seul le Procureur du Roi exerce l'action publique, et c'est important de le tenir en état.

Voici donc le protocole d'accord que le Procureur du Roi nous demande de signer, en spécifiant qu'il ne s'occupera plus de toute une série de choses, et qu'il s'occupera par contre de toute une autre série de choses, et que c'est aux communes de sanctionner ces infractions. C'est un travail complémentaire important pour notre agent sanctionnateur qui est Monsieur LECLERCQ, et c'est pour cette raison qu'au point 37 qui y est lié, nous devons modifier notre Règlement général de police pour y intégrer tout cela dedans. Il s'y trouve l'ensemble de la loi qui est intégrée dans ce règlement communal, et ils font un certain nombre de pages. Il y a donc lieu d'insérer dans ce Règlement général de Police les dispositions relatives au roulage, conformément à l'arrêté roulage du 09 mars 2014, de modifier la liste des infractions mixtes susceptibles de faire l'objet d'une sanction administrative, et de supprimer la possibilité d'infliger l'amende administrative à un mineur en cas d'infraction mixte. Il faudra donc prévoir aussi des mesures alternatives, à savoir, des prestations citoyennes, des mesures d'intérêt général, une médiation locale, nous avons un médiateur ou une médiatrice que nous avons choisi en même temps que Aubange, qui elle jouera ce rôle entre le citoyen et l'administration. Il n'y a pas grand chose à voter sur ce sujet, et c'est plutôt une information ».

Madame DENIS voudrait savoir si l'agent constatateur peut effectuer ses constats sur l'ensemble du territoire, où si c'est au niveau uniquement des voies communales. Elle demande s'il peut sanctionner sur les voies régionales par exemple. Et elle a une deuxième question, car dans le texte on précise que les infractions doivent être constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.

Monsieur LECLERCQ signale que, par rapport à la compétence de la verbalisation, elles restent de la compétence des agences de police, et l'agent communal qui sera compétent sur territoire communal peut verbaliser sur le territoire de la commune. Il explique : « Aujourd'hui le Conseil n'a pas encore désigné d'agent communal pour verbaliser les infractions de stationnement, mais les forces de l'ordre aujourd'hui sont en mesure de s'en occuper. Mais ils ne le font pas parce que, justement, le Parquet ne poursuit pas. Peut-être que demain les policiers seront sensibilisés et sauront qu'une

suite est donnée aux procès-verbaux dressés en matière de roulage. Celui-ci qui comporte toute une série d'infractions qui sont énumérées, on a repris ici l'arrêté royal qui énumère toutes les infractions de stationnement que les communes peuvent désormais sanctionner, auxquelles sont comprises celles de stationnement dans un piétonnier ou dans une rue dans laquelle on ne peut pas circuler. En ce qui concerne le contrôle de système automatique, il s'agit du 'flasch', on le connaît dans certaines villes, mais pas encore à Arlon, et cela consiste au fait que le véhicule qui sera stationné dans une rue piétonne ou dans une rue dans laquelle on ne peut pas circuler, sera automatiquement flasché ».

Monsieur MAGNUS explique que techniquement, le policier enverra tout cela, non plus au Procureur du Roi, mais à la commune, au sanctionnateur (et pas au constatateur). Il n'y aura pas de constatateur communal, c'est la police qui fait les constatations, qu'il envoie au sanctionnateur, qui lui sanctionne.

Monsieur MAGNUS reprend la lettre du Procureur du Roi qui est très claire, et qui dit que, pour conclure, si on n'est pas d'accord, et si on ne prévoit pas de sanctions administratives, les infractions comme indiquées ne pas poursuivre demeureront impunies.

Monsieur GAUDRON confirme qu'on ne peut pas laisser sans sanction de tels faits, et donc, qu'on n'a pas vraiment le choix dans la décision qui va être prise. Il se souvient de la très bonne intervention de leur collègue Monsieur SAINLEZ, lors du dernier Conseil communal, qui avait attiré à juste titre, leur attention sur les infractions de roulage commises à Arlon, et entre-autre, dans le centre-ville, et dit qu'on voit une piste de solutions pour arriver à résoudre ce problème. Il continue : « J'ai un doute sur le fait que la police locale va se saisir de ce problème, non pas qu'ils soient de mauvaise volonté, mais leurs effectifs sont limités, et ils ont déjà bien difficile à entreprendre l'ensemble des missions qui sont les leurs, même si j'espère qu'ils pourront le faire. J'aurais tendance à proposer à ce que la commune se saisisse du problème, et engage du personnel pour pouvoir faire ces constatations, afin qu'on joue à fond notre rôle à ce sujet-là. Je pense que ce serait quelque chose qui demanderait un investissement, à priori, mais qu'à partir du moment où il y aurait également des rentrées financières sur base des différentes sanctions menées, on serait très rapidement à l'équilibre, voire de bénéficiaire, même si l'objectif n'est pas de faire de l'argent dans ce domaine, mais pour le bien-être et la qualité de notre centre-ville, il y aurait des pistes à envisager en ce sens ».

Monsieur MAGNUS répond que c'est une discussion que l'on devrait avoir avec le Commissaire divisionnaire, et que, comme il fait partie du Conseil de police, il pourrait donc poser la question lors du prochain Conseil auquel la prochaine date doit encore être fixée. Il précise que l'effectif de la zone de police est passé de 94-96 à 106 maintenant, et que nous sommes toujours en catégorie trois au niveau de la menace terroriste, et que pour l'instant ils sont en effectif parfois un peu réduit, voire difficile. Effectivement, cette augmentation de la menace a amené la zone de police et le Commissaire divisionnaire à prendre la décision de ne plus laisser aucun agent sortir seul, car dans des missions qu'il faisait seul, ils sont maintenant systématiquement à deux. Ça ne libère pas beaucoup de temps pour faire ceci, et il espère que la menace terroriste diminuera un jour, et qu'on pourra alors leur demander d'être un peu plus présents dans différents lieux de la ville. Il dit qu'avant d'engager des frais supplémentaires, en ce qui concerne l'engagement d'un constatateur pour faire uniquement ces constatations-là, il souhaiterait regarder du côté de la police pour voir s'il n'y a pas moyen de le faire. Monsieur MAGNUS informe qu'apparemment on a rediminué jusqu'au niveau deux, et que donc il faudrait voir l'impact que ceci a sur nos forces de police.

Monsieur SAINLEZ signale que ce serait important de définir une stratégie car on aura des besoins en ressources humaines qui vont se faire sentir, et il y a également tout l'aspect prestations d'intérêt général etc., et qu'il s'agit donc de choses qu'il faut suivre, et pas improviser du jour au lendemain la médiation. Il dit qu'il y a déjà tout l'aspect 'constatations environnementales'

qui est pris en charge, et que pour le roulage, il pense que si ce sont les policiers qui font le PV et que c'est nous qui sanctionnons par après, c'est OK, mais il faut être sûr que tout se fasse, car en matière de roulage il lui semble qu'il y a un sentiment d'impunité qu'on doit prendre en main.

Monsieur MAGNUS précise que c'est une discussion qu'ils doivent avoir avec leur Zone de Police, dont Monsieur SAINLEZ fait partie également du Conseil de police, et que ce sont de bonnes questions à leur poser pour alimenter le débat.

A l'unanimité,

1. d'insérer au règlement général de police, approuvé par le Conseil communal du 20 novembre 2006, tel que modifié, un article 137 bis formulé comme suit :

« Article 137 bis - infractions relatives à l'arrêt et au stationnement, ainsi qu'aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.

§ 1er. Sont des infractions de première catégorie, sanctionnées d'une amende administrative ou d'un paiement immédiat de 55 euros:

a) Dans les zones résidentielles, le stationnement est interdit sauf:

- aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre «P»;

- aux endroits où un signal routier l'autorise.

b) Sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés, qui sont annoncés par les signaux A14 et F87, ou qui, aux carrefours sont seulement annoncés par un signal A14 ou qui sont situés dans une zone délimitée par les signaux F4a et F4b, l'arrêt et le stationnement sont interdits sur ces dispositifs, sauf réglementation locale.

c) Dans les zones piétonnes, le stationnement est interdit.

d) Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être rangé à droite par rapport au sens de sa marche

Toutefois, si la chaussée est à sens unique, il peut être rangé de l'un ou de l'autre côté.

38. Administration générale : reconduction de la convention de bail entre la Ville d'Arlon et l'asbl 'Le Tremplin' relative au bien communal sis avenue Victor Tesch 75 à Arlon.

Monsieur MAGNUS précise qu'il s'agit d'une asbl qui fait du bon boulot et qu'on leur loue les bâtiments sis avenue Tesch, 75 pour une durée à chaque fois d'un an, et pour un loyer intéressant d'un euro. Il dit qu'on propose simplement de renouveler cette convention ou ce bail pour une nouvelle durée d'un an.

Madame TRUM demande ce qu'il en est à propos de 'la Toupie' qui est toujours près du funérarium car il y avait des soucis.

Madame NEUBERG répond que le dossier est clôturé. Ils ont obtenu leur permis, et maintenant c'est à eux de construire le bâtiment sur le terrain, et on a réglé les problèmes qu'il y avait. Elle explique que les jardins du CPAS sont préservés, et que nous continuons le travail d'insertion professionnelle qui se fait déjà depuis de nombreuses années. Elle dit que nous avons même reçu un subside BiodiBap de 11.000 euros, et que nous allons étoffer ce jardin social avec entre-autre des ruches et des nouvelles plantations. Elle dit que cette partie-là est bien définie dans le projet complet avec 'la Toupie', et que chacun est chez soi, car le problème a été réglé.

A l'unanimité,

Décide d'approuver la nouvelle convention de bail dont les conditions sont identiques à la convention précédente.

39. Administration générale : proposition de motion demandant qu'il soit mis un terme définitif aux négociations du projet de partenariat transatlantique sur le commerce et l'investissement entre l'Union Européenne et les Etats-Unis d'Amérique.

Monsieur MAGNUS précise qu'il s'agit d'une demande de Monsieur GAUDRON et qu'il lui avait dit que le Collège avait envisagé la possibilité de faire une motion commune, et que finalement en analysant bien les différentes motions, on reprend in extenso le texte de la ville sur cette motion.

Monsieur SCHUSTER demande si on va adopter la motion.

Monsieur MAGNUS répond que oui ou du moins il le propose.

Monsieur SCHUSTER demande si alors nous serons déclarés hors TTIP et quelles en seront les conséquences.

Monsieur GAUDRON répond que le fait de déclarer une commune hors TTIP a surtout un ordre symbolique, mais un peu plus que symbolique tout de même, vu qu'il y a différentes réseaux qui se mobilisent contre cet accord TTIP, et qui listent l'ensemble des villes et communes qui ont pris cette décision de se déclarer hors TTIP. Il dit qu'il y a déjà de nombreuses villes en Europe qui ont pris cette décision, et que le mouvement a été lancé en France. Il ajoute qu'on y retrouve surtout beaucoup en France, qu'on y retrouve des villes comme par exemple GRENOBLE, STRASBOURG, et que même à LIEGE, il y a eu une décision dans le même sens, ainsi qu'à TOURNAI et VIRTON, et que c'est une idée de montrer qu'un peu partout les communes se mobilisent contre ce traité qui aura un impact important. Il dit qu'il s'agit uniquement d'un enjeu européen, mais que si il y a mise en place de ce traité, nos communes seront affectées, vu que toute une série de barrières en terme de qualité au niveau de nos marché, seraient affectées par le risque d'être traînées devant une justice privée par des opérateurs privés. Il insiste sur le fait qu'il faut se prémunir de cela et donne un exemple : « On estime que différents accords du même type déjà menés entre les Etats-Unis et l'Amérique du Nord et même l'Amérique du Sud ont déjà un impact d'un transfert de 400.000.000 de dollars des pouvoirs publics vers les multinationales sur des décisions prises par des tribunaux privés. Cela peut paraître totalement aberrant, mais cela prouve que cela existe déjà et que nous devons absolument nous prémunir de cela ».

A l'unanimité, décide de reporter ce point à une séance ultérieure.

Demande d'un Conseiller d'inscription d'un point à l'ODJ du Conseil communal.

a) Motion à l'encontre du président de Vivalia, point de la question.

Monsieur MAGNUS lit la lettre qu'il a reçue le 27 février 2015 de Monsieur CARRIER :

« J'ai bien reçu votre courrier daté du 05 février 2015 concernant l'objet susmentionné. J'ai souhaité prendre un peu de recul avant de vous répondre afin d'être le plus objectif possible, et d'éviter toute surenchère stérile. Concernant les investissements, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer publiquement, suite au vote négatif du Conseil médical et de l'assemblée générale des médecins des CSL, mais mes propos ont été quelque peu déformés. Si

pour les investissements futurs dans les services médicaux de pointe que revendiquent les CSL, j'ai dit qu'ils seraient mis en attente d'une analyse et proposition d'une réorganisation de l'offre de soins validée par les Conseils médicaux, par les quatre Conseils médicaux, je ne parlais nullement des investissements nécessaires à une meilleure qualité de soin au profit des patients, et des investissements pouvant améliorer la qualité du travail fourni par le personnel.

La période transitoire, avant la construction d'un nouvel hôpital, quelque soit la position géographique, ne doit pas être synonyme d'immobilisme et de laisser-aller, mais doit permettre de favoriser les collaborations intersites. Nous devons bien sûr entretenir le bien et le matériel, voire en remplacer si nécessaire, en fonction de leur durée de vie, et tenter de suivre l'évolution des technologies médicales, tant que faire se peut, pour que les citoyens de la province de Luxembourg puissent bénéficier de soins et de technologies de pointe. Ces propos ne doivent pas être entendus comme du chantage, mais il est de ma responsabilité en tant que Président, d'informer la population tant du sud, du centre que du nord de la province, des implications que génère l'absence de consensus.

Comme vous le verrez Monsieur le Bourgmestre, VIVALIA couvre l'ensemble du territoire de la Province, il est de notre devoir, en tant qu'administrateur, de veiller à un certain équilibre. Etant donné que vous faite état de la solidarité des CSL, vous n'êtes pas sans savoir que si on remonte un peu plus loin dans le temps, chaque site a connu un passage à vide, mais a toujours reçu le soutien de la Province et des communes concernées. A toutes fins utiles, je joins une copie de l'évolution des budgets d'investissement que Vivalia a réalisé de 2007 à 2014, et vous constatez que le sud n'a pas oublié, pour les CSL cela s'élève à 57.000.000 et quelques, C.H.A. 35 et IFAC 33.

J'espère que c'est un peu plus clair pour tout le monde, et quand aux autres investissements prouvés au CSL, et puisqu'un nouveau bureau du Conseil médical a été mis en place, il sera abordé lors du prochain organe de concertation médecins gestionnaires des CSL, le 09 mars 2015. Voilà Monsieur le Bourgmestre la réponse que je souhaitais vous apporter, de manière sereine et non polémique, soyez assuré que je veillerai, comme j'ai toujours eu à cœur de le faire, aux intérêts de tous les citoyens du sud, du centre et du nord, c'est là mon objectif ».

Monsieur MAGNUS rajoute qu'à cela est joint un tableau avec l'évolution des budgets d'investissements de Vivalia pour terminer par les montants donnés, et que ceci est donc la suite donnée à la motion votée de manière unanime au sein de ce Conseil.

b) Demande la mise en place d'un comité pluraliste pour la rédaction du bulletin communal.

Monsieur TRIFFAUX prend la parole et s'adresse à Monsieur TRUBANG pour lui signaler que le Collège communal déplore l'interprétation qu'il fait de l'éditorial 'Vivre à Arlon' du mois de février, qui traitait de Vivalia, et qui était signée par tous les membres de l'exécutif communal.

Il explique : « Le Collège souhaitait souligner une majorité écrasante des médecins Arlonais (plus de 300) qui disaient NON au projet Vivalia de 2025, et qui souhaitaient aussi réagir aux propos relatés par la presse, aux propos qu'auraient tenus Jean-Marie CARRIER, Président de Vivalia, au sujet d'un soi-disant manque de solidarité des CSL envers Vivalia et les autres sites hospitaliers. Ces propos publiés par la presse étaient indécents, irrespectueux et nuisent à l'image de notre hôpital. Pour rédiger cet article, le Collège communal n'a pas attendu que le MR dépose une motion le jour même du Conseil communal.

Dans le dossier Vivalia, la position du Collège est claire depuis le début de l'affaire, nous ne souhaitons pas un nouvel hôpital dont la localisation reste à définir, et dont le prix serait exorbitant pour toutes les communes luxembourgeoises. Nous misons sur les hôpitaux existants et sur la complémentarité de ces hôpitaux qui pourra devenir effective, et qui doit être développée. L'hôpital d'Arlon est un outil moderne, performant, dans lequel

nous avons beaucoup investi ces dernières années, qui emploie du personnel motivé, qualifié, qui a fait ses preuves, et qui est le seul en bon réel au sein de Vivalia. Cette position est celle du Collège communal, mais aussi du Conseil communal, et ce depuis le début, c'est-à-dire septembre 2013, quand sont apparus les premiers soubresauts du projet Vivalia 2025.

Notre bulletin communal est le vecteur de la médiatisation de ce combat très important pour Arlon.

En septembre 2013, nous avons diffusé un bulletin communal qui était exclusivement consacré à notre hôpital, relatant les derniers investissements, mais aussi la restructuration et le développement extraordinaire entrepris par les CSL ces dernières années.

En décembre 2013, une page complète était consacrée à la mobilisation sans précédent de la population pour sauver son hôpital. Une manifestation silencieuse organisée à l'appel de la Ville, et en page trois une photo explicite montrait, la solidarité des élus du sud Luxembourg, tout parti confondu, face au danger que représente le dossier Vivalia 2025. Dans son édit, le Bourgmestre rappelait que le Conseil communal et le Conseil médical d'Arlon étaient solidaires dans cette bataille.

En page deux et trois du bulletin communal d'avril 2014, un nouvel article était consacré à notre hôpital et à la nécessité de rester vigilant par rapport au projet des administrateurs de Vivalia. L'article rappelle que la Ville reste fermement opposée au plan directeur général, et qu'une motion en ce sens a été adoptée à l'unanimité par le Conseil communal.

Le bulletin de juillet 2014, s'est une nouvelle fois fait l'écho de l'actualité, en annonçant que l'hôpital d'Arlon venait de recevoir l'agrément pour la CARDIO P2, évitant le transfert de patients en dehors de la province dans des conditions difficiles.

En octobre 2014, le bulletin communal dénonce la diminution des investissements réalisés dans les CSL, et se fait le relais d'une conférence de presse tenue à l'hôtel de ville, pour exiger les investissements promis par les responsables de Vivalia. Autour de la table, il y avait les Bourgmestres de l'arrondissement d'Arlon, ainsi que le Président du Conseil provincial. Le bulletin relate le front commun de tous les élus en faveur de la poursuite du développement des cliniques sud-Luxembourg.

Dans le 'Vivre à Arlon' de février 2015, l'ensemble des membres de l'exécutif signe un édit qui est consacré entièrement à Vivalia, donc le Bourgmestre, les Echevins et la Présidente du CPAS le signent, pour nous, ceci n'est qu'un énième rebondissement, ce que je qualifie désormais d'affaire Vivalia 2025.

Le Collège communal, élu démocratiquement, ne peut pas être accusé d'une quelconque récupération politique du dossier, alors qu'il est lui-même à l'initiative de l'élan de solidarité que nous avons connu en septembre 2013, et qui n'a eu de cesse ces derniers mois de défendre notre hôpital dans ce dossier. Le Collège entend dénoncer des faits et des événements qui nuisent à l'ensemble de la population de notre région, mais aussi de tout le bassin du sud Luxembourg, et il ne se passe pas une semaine sans que nous rencontrions d'éminents spécialistes de la gestion hospitalière, des responsables d'hôpitaux universitaires, des Bourgmestres et échevins de communes voisines, ou des avocats, pour aborder le problème, pour préparer la riposte, pour proposer des alternatives à cette affaire Vivalia 2025.

Je ne parle plus de projet, je parle d'affaire. C'est normal que nous faisons tout cela, c'est nous qui gérons la commune, bien sûr avec le soutien de la majorité communale, et dans ce dossier, avec le soutien de l'opposition. Point donc de dérive autoritaire dans le traitement de cette affaire-là, qui fait suite aux nombreux autres traités sur le même sujet dans notre bulletin communal.

Mais je voudrais aussi vous expliquer que le bulletin 'Vivre à Arlon' ne dispose pas des moyens de la presse quotidienne et hebdomadaire, qu'il ne dispose pas d'une équipe rédactionnelle étoffée ni de sa propre imprimerie. Sa réactivité n'est donc pas celle de la presse, nous devons tenir compte des délais de rédaction, de livraison, d'impression et de distribution du bulletin par la poste, et si nous n'y prenons garde, il pourrait arriver une information qui a tout son sens, au moment de boucler le bulletin communal et qu'il soit déjà périmé au moment où il est distribué dans les boîtes aux lettres. En ce qui concerne le dernier bulletin, la plupart des pages étaient bouclées dans les premiers jours de février, la dernière le fût le vendredi 06 février 2015,

mais le bulletin ne fût distribué que le 25 février, et c'est à peu près comme cela à chaque fois.

Pour terminer, je rappelle que lorsque nous avons créé le bulletin 'Vivre à Arlon', c'était mercredi 23 mai 2001, et nous en sommes au 65^{ème} numéro. Nous avons décidé que le 'Vivre à Arlon' serait un vecteur d'informations communales, et non pas une tribune politique ou un organe polémique. Le Collège communal actuel réitère cette position, le Comité de rédaction veille à préserver la neutralité des articles, en privilégiant une approche objective des faits et des événements qui sont relatés. La ligne éditoriale veille toujours à défendre les intérêts de la commune, de ses citoyens, et à mettre en évidence les atouts de notre commune, son tissu associatif, culturel et sportif, son patrimoine, ses richesses touristiques, sa population, des innovations, son développement, mais toujours en rapport avec l'administration communale. Il en est de même pour le guide annuel, qui paraît en décembre et qui est distribué toutes boîtes.

Je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement l'équipe rédactionnelle qui est composée de Madame Alexandra MERLOT, Chargée de la communication à la ville d'Arlon, et de plein d'autres choses, et également Madame Marianne STEVART qui lui donne régulièrement un coup de main. J'espère Monsieur TURBANG que vous êtes rassuré, et je ne doute pas que vous rejoindrez les multiples félicitations que nous recevons à chaque sortie du 'Vivre à Arlon' ».

Monsieur GAUDRON demande s'il y a une motion pour laquelle le Conseil communal va voter, c'est-à-dire la motion pour la mise en place d'un comité pluraliste pour la rédaction du bulletin communal, suite à la demande du MR.

Monsieur MAGNUS répond que non, et interprète la demande du MR de savoir quelle est la suite qui a été donnée à la motion que le Conseil communal avait déjà votée et envoyée au Président CARRIER, dont lecture a été faite auparavant de sa lettre.

+ + +

L'ordre du jour de la séance publique étant épuisé, M. le Président lève celle-ci à vingt trois heures et cinq minutes.

+ + +

PAR LE CONSEIL:

Le Directeur général,

Le Bourgmestre-Président,

Ph. DEFRANCE

V. MAGNUS