

SEANCE DU 25 juin 2015

Présents : M. V.MAGNUS, Bourgmestre - Président;
MM. A. PERPETE, A.BALON, J-M. TRIFFAUX, Mme A-C. GOFFINET-BEKAERT,
M. K. MITRI, Echevins;
MM.G. MEDINGER, A. EVEN, B.DAXHELET, Mme M.-Th. DENIS-TRUM, MM.
G.SCHUSTER, R.MULLER, M. D.LAFORGE, Mme J. DENIS, MM. M.SAINLEZ,
R.GAUDRON, H. MANIGART, Melle P. SCHMIT, M.L.TURBANG, Mme M.
WILLEMS,MM. Y. SCHOPPACH, J. DECHAMBRE et J. GOEDERT, Conseillers;
M. Ph. DEFRANCE, Directeur général.

+ + +

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

+ + +

Il demande d'excuser l'absence de M. BIREN, Mme CHARLIER-GUILLAUME, M. KROELL, Mmes CHAMPLUVIER et BURNET, Conseillers, et Melle NEUBERG, Présidente du C.P.A.S.

+ + +

1. Administration générale : Remise du titre et de l'insigne d'honneur d'or de Lauréat du Travail du secteur : Boulangerie et Pâtisseries artisanales - Label Expert à M. José MATHIAS

M. le Bourgmestre remet le titre et l'insigne d'honneur d'or à M. MATHIAS, lauréat du Travail de secteur « Boulangerie et Pâtisseries artisanales - Label Expert »

+ + +

M. TRIFFAUX et M. EVEN entrent en séance

+ + +

2. Service Urbanisme et Aménagement du Territoire : En présence de l'auteur de projet : adoption provisoire du plan communal d'aménagement du site de Stockem et fixation du contenu du rapport sur les incidences environnementales

M. le Bourgmestre déclare que ce site, qui leur tient à cœur, va changer de visage dans quelques mois suite au prochain déménagement des ateliers de Stockem à côté de la gare, sous l'hôpital, pour lesquels ils se sont battus afin de les maintenir sur Arlon. Étant donné que la zone située dans ce secteur est blanche, c'est-à-dire non-affectée, ils réfléchissent à une affectation, en ajoutant qu'à cet endroit se situent des bâtiments appartenant à la SNCB. Cependant, ils ne savent pas encore ce qu'ils pourront y faire, malgré leurs idées de réaffectation. En effet, suite à la dernière réunion au SMOT qui les pousse à être optimistes concernant le site, l'idée est d'y installer un P+R (Park & Ride) vu que l'étude SMOT (Etude de Mobilité transfrontalière) définit les villes où il faudrait construire les P+R. Le Bourgmestre ajoute que leurs amis luxembourgeois ne cessent de leur demander où en est ce projet et termine en évoquant le souhait d'y voir une zone d'activité économique mixte. Il cède ensuite la parole à Mme GOFFINET.

Mme GOFFINET déclare que le Conseil va être invité à se prononcer sur deux aspects :

- l'avant-projet du PCA qui va être présenté par M. PAJOT du Bureau Impact et promoteur désigné pour cet avant-projet,
- le contenu du rapport d'incidences environnementales.

Mme GOFFINET explique que ce point passe aujourd'hui car ils attendaient des nouvelles du CoDT pour la mise en application, mais ne voyant rien arriver, ils ne savaient plus à quel stade ils en étaient. Ils ont ainsi décidé de présenter le projet en concertation avec le comité de pilotage pour être dans les conditions de disposition transitoires prévues dans le CoDT de 2014.

Mme GOFFINET pense que ce projet est une réelle opportunité pour envisager le développement et l'aménagement d'une zone cohérente, réfléchir à la disparition de ce futur chancre, et avoir une stratégie de développement économique qui complètera ce qui existe déjà, comme le parc à conteneurs et le TEC. Comme l'a rappelé le Bourgmestre, cette zone ne possède aucune affectation et le plan communal d'aménagement va y mettre quelques options d'aménagement:

- la réaffectation des ateliers,
- la plateforme multimodale,
- les espaces de stationnement pour les besoins des voyageurs,
- la création d'une zone d'activités économiques.

En plus de cela, l'avant-projet du PCA présente également les prescriptions en termes de bâtis et d'implantation des bâtiments, entre autre. Au niveau du rapport d'incidences environnementales, c'est le Conseil communal qui doit donner les instructions à l'auteur de projet concernant les points qui devront être spécifiquement étudiés. De plus, un regard sera porté particulièrement tant sur la mobilité que sur l'aspect écologique. Mme GOFFINET cède ensuite la parole à M. PAJOT pour qu'il explique en détails les options et prescriptions, ce qui est prévu et où ils se situent dans la procédure.

M. PAJOT, auteur de projet, présente l'avant-projet du plan communal du PCA de Stockem et explique qu'il rappellera les principaux éléments de la situation existante, les grandes potentialités et contraintes du site, les grandes options d'aménagement et le plan d'affectation. Il rappelle également que le but de l'opération d'aujourd'hui est l'adoption de l'avant-projet et du contenu du RIE. A partir du moment où l'avant-projet est approuvé par le Conseil communal, on rentre dans les dispositions transitoires qui permettront de poursuivre l'opération telle quelle. Il commence par rappeler que le plan communal d'aménagement est un outil proposé aux communes pour développer leur territoire. En effet il détermine de grandes options d'aménagement par rapport :

- au paysage,
- à l'économie d'énergie,
- à l'urbanisme,
- à l'architecture.

Il détermine également l'affectation donnée du plan de secteur, dans ce cas-ci une zone blanche qui n'a pas d'affectation, ce qui force à continuer plus loin. Ce plan définit aussi le tracé des infrastructures, voiries, égouttages et autre, et le contenu se compose de cinq grandes parties :

- le diagnostic qui se retrouve dans tous les dossiers d'aménagement du territoire,
- les options d'aménagement,
- le plan d'affectation,
- le plan de masse et les simulations 3D qui illustrent en l'occurrence au stade de l'avant-projet (celles-ci viendront par la suite),
- les prescriptions urbanistiques et architecturales.

Au niveau de la procédure, M. PAJOT trouve important de rappeler qu'il y a la décision de principe, l'adoption de l'avant-projet, l'avis de deux commissions (la CRAT - Commission Régionale d'Aménagement du Territoire - et le CWED - Conseil Wallon pour l'Environnement et le développement durable) qui se prononceront uniquement sur le contenu du RIE. Après la réalisation du RIE (Rapport sur les Incidences Environnementales), le Comité de suivi va à nouveau se réunir pour analyser les remarques, propositions et contre-propositions

élaborées dans le cadre du RIE pour pouvoir au final réaliser le projet de plan communal avec l'avis du fonctionnaire délégué. Ensuite, le dossier va repasser au Conseil communal pour l'adoption provisoire, et les procédures administratives d'enquête publique et avis CRAT et CWED sur le fond du dossier se dérouleront à la suite de l'adoption. Le dossier repassera alors une troisième fois au Conseil communal pour enfin se terminer par l'approbation du gouvernement wallon, en espérant que les procédures du CoDT simplifieront cette longue procédure.

Le contexte général est la réaffectation du bâtiment de la SNCB qui ne sera plus en activité en 2016-2017. C'est une opportunité très importante d'un nouveau développement pour toute la zone.

Sur le plan de secteur, les ateliers du chemin de fer sont repris en zone blanche et le périmètre a intégré les voiries périphériques et une petite partie de la zone d'habitat pour des raisons de cohérence (N40, les lignes de chemin de fer, le contournement et la rue vers le passage à niveau). Sur la photo aérienne, les ateliers et le nombre important de voies sont repris; on aperçoit également le parc à conteneurs existant, l'école spécialisée et l'importance des éléments verts et naturels de la zone humide. Il y a donc des options très fortes dans le PCA par rapport à cette dynamique et cette problématique existantes.

Les principaux éléments de cette situation existante sont :

- la proximité immédiate du centre-ville qui comprend tous les équipements administratifs, sportifs, de services commerciaux et d'emploi.
- l'accessibilité facile par rapport au contournement de la N82, qui assure la jonction entre la N4 et l'E411. Il y a également la N40, voirie d'accès à la ville, qui longe et dessert l'entièreté du site.
- la ligne de chemin de fer Namur-Luxembourg, avec la présence des gares de Stockem et Viville (qui a l'avantage d'avoir un tunnel sous-piétonnier), ce qui est un plus en terme d'accessibilité. De plus la gare de Viville a des chances de s'agrandir suite à la mise en place du « Park & Ride ».
- les anciens ateliers SNCB, le parc à conteneurs, la gare du TEC et l'école spécialisée.

En termes d'éléments significatifs concernant au site, il y a :

- le relief qui est difficile le long de la route régionale à cause de la présence de talus de 3-4 mètres. Situés à proximité de l'école spécialisée et composés de haut arborés, ces talus peuvent être considérés comme un élément paysagé intéressant. Il y a aussi également des talus de 5-6 mètres de haut entre les parties haute et basse des lignes de chemins de fer. L'objectif du plan communal sera de conserver ces talus car ils peuvent permettre de garder l'aspect écologique existant.
- d'importantes zones humides et zones vertes, comme l'ancien bras de la Semois à côté du parc à conteneurs qui est une zone humide très intéressante. Elle va être protégée et remise en zone naturelle dans le plan d'affectation.
- des talus et des implantations d'arbres en alignement le long de la route régionale.
- une zone de taillis à proximité du contournement et en contrebas (7-8 mètres) qui pourra être partiellement conservée, notamment la partie basse qui présente déjà une partie humide avec une petite mare.
- une zone naturelle intéressante le long du chemin de fer.
- le bâtiment a un intérêt historique et patrimonial, mais il faudra vérifier son état général et si le cout de réhabilitation n'est pas exorbitant. Une analyse spécifique devra être réalisée pour voir si l'on conserve le bâtiment ou non.

Les accès seront peaufinés dans le cadre du RIE par rapport à la mobilité générale. Actuellement il y a 3 accès existants : le premier à la hauteur de la rue de Viville pour entrer au niveau des ateliers, le second à l'arrière du dépôt de chlorure, et le troisième à l'accès du parc à conteneurs et des dépôts TEC. Un dernier accès secondaire, situé près de l'accès à l'école spécialisée,

est prolongé par un chemin empierré qui longe les voies de chemin de fer afin de permettre la manipulation d'engins par la SNCB.

Il y a également d'autres éléments importants non-cartographiés qui devront également être identifiés :

- au niveau de la SNCB, des analyses ont été réalisées concernant la pollution du sol. Cependant il se pose des questions concernant le dépôt de chlorure de MET qui n'a pas été analysé. Si celui-ci venait à disparaître, il faudra alors vérifier la pollution éventuelle du sol et rechercher une autre affectation.
- l'affectation qui sera donnée au site va influencer la mobilité générale par rapport au contournement et à la N40. Une étude particulière sera donc réalisée.

Les potentialités de la zone sont :

- la bonne localisation;
- la très grande capacité multimodale par rapport aux voiries, aux trains et aux bus;
- le relief modéré avec des pentes de 3 à 5%;
- le site qui constitue l'une des entrées principales de la Ville. D'un point de vue paysagé, cela peut être intéressant de le structurer;
- les ateliers SNCB présentent une valeur patrimoniale certaine avec les conditions évoquées précédemment;
- le dispositif de régulation du trafic, le rondpoint et le feu tricolore qui sont intéressants en termes de mobilité;
- de passage sous voies au niveau de la gare de Viville;
- la proximité de la station d'épuration d'Arlon, soit 35.000 équivalents habitants, et toutes les possibilités pour y ramener les eaux usées;
- les équipements existants à proximité qui devront être prolongés.

Les contraintes sont :

- les zones humides;
- une partie du terrain, repris dans la wateringue de Viville, qu'il faudra analyser;
- la zone forfaitaire de prévention le nez de captage;
- les différents talus;
- les risques de pollution;
- les taillis feuillus, qui sont à la fois une contrainte et une potentialité puisque l'on peut s'en servir pour faire un aménagement de qualité;
- l'impact paysagé intégré obligatoirement dans la réflexion;
- le bâti en général qui ne présente pas beaucoup d'intérêt en termes de structure;
- le carrefour problématique entre la N40 et la rue de la Barrière est mal structuré et, à terme, il serait intéressant de pouvoir le réaménager;
- la problématique de sécurisation et d'accès le long de la N40 qui devra être bien étudiée;
- le passage à niveau qui doit en principe disparaître.

Dans le cadre de l'avant-projet, la problématique de la mobilité lente n'est toujours pas solutionnée. Hors, dans le projet en lui-même, il est évident que des liaisons lentes seront proposées. M. PAJOT se demande malgré tout comment faire passer ces liaisons lentes vers le centre, en fonction du contournement et du rond-point. Pour ce qui est de l'assainissement, il n'y a pas de soucis grâce à la station d'épuration et aux autres postes électriques.

Les grandes options de l'avant-projet:

- la zone de voirie régionale composée de deux zones : la N40 et le contournement, avec le carrefour à hauteur de la rue de Viville qui restera prioritaire et important. L'idée est d'avoir une sécurisation via le rond-point, en cas de gros aménagements dans la zone.

- le second accès à hauteur du parc à conteneurs sera maintenu. Il y aura alors deux accès pour l'ensemble de la zone d'activités. En ce qui concernant la sortie du parc à conteneurs, il n'y aura plus de traversée de la N40 vers Habay.
- l'avant-projet propose de créer une voirie principale permettant d'assurer la jonction entre les deux, qui sera aménagée en fonction du talus existant. Elle alimentera l'ensemble de la zone.
- une voirie secondaire permettra d'alimenter la partie ouest de la zone d'activités économiques. Mme GOFFINET a mentionné un comité de pilotage dans lequel le DLF a été intégré depuis le début. Après plusieurs réunions, ils ont collaboré en tenant compte des éléments importants de la zone et ont eu l'idée de garder le talus. Ils vont ainsi travailler par plateaux différents plutôt que de niveler l'ensemble, tout en gardant ce talus intéressant en termes d'écosystème.
- une deuxième voirie secondaire en dessous de l'école permettra d'urbaniser la partie ouest qui longe les habitats, mais sans contact direct avec la zone économique, hormis une liaison piétonne et des services qui pourraient éventuellement se connecter.
- la voirie, qui fait actuellement l'objet d'un permis d'urbanisme, sera introduite par Infrabel en tenant compte de la suppression du passage à niveaux. Cette étroite voirie sera reprise comme zone de voirie tertiaire dans le plan communal et permettra de sortir du quartier.

Au niveau du plan d'affectation, il y a :

- la partie ouest déjà construite composée de l'école et de quelques constructions. Il y aura une zone de constructions résidentielles unifamiliales en continu, où les terrains sont proposés à la construction aux propriétaires privés. La question sur l'aménagement de la voirie sera posée au moment des différentes constructions puisque le chemin est empierré actuellement. Cet aménagement sera composé de stationnement en façade de type cour ouverte et de zones de jardin à l'arrière.
- au niveau de l'école, une affectation mixte (équipement scolaire et habitats) a été proposée, permettant aux installations scolaires d'être doublées par rapport à l'implantation actuelle. De plus il peut y avoir une reconversion ou une mixité du logement, pour laquelle des logements unifamiliaux seront imposés étant donné la forte décentralisation avec le centre d'Arlon.
- la zone relative aux ateliers de la SNCB, appelée « zone d'équipements et de services », où trois affectations sont prévues :
 - un pôle multimodal avec des places de stationnement, pour lequel le Collège et le comité de suivi ont eu l'idée de créer un pôle événementiel de type « hall des expositions », comme le Wex le Marche-en-Famenne. L'endroit est idéal pour ce genre d'activités, vu la grande superficie. S'il n'y a pas moyen de le créer, l'option serait d'avoir une zone d'activités de service et de bureau.
 - une partie le long de la voirie existante pourrait être indépendante, en cas de déménagement du dépôt de chlorure et à condition de garder une ouverture paysagère vers le bâtiment de la SNCB.
 - une zone d'activités économiques mixtes avec des activités artisanales (services, distributions, recherches, petites industries) comme des marchands de matériaux, des PME, etc. L'idée étant de créer un premier plateau sur la partie supérieure et un second le long du chemin de fer, en insistant bien que certains commerces de détails n'y auront pas leur place.
 - une zone de bureaux et services en rapport avec le contournement, qu'il considère, en concertation avec le comité de suivi 26, comme intéressante pour ce type d'espace et où l'accès se fera par la voirie principale. Selon les options, cette zone doit constituer un lieu public polarisateur autour duquel les constructions doivent s'articuler. L'auteur de projet insiste fort sur la qualité architecturale des constructions et des aménagements prévus.

Dans le cadre du chapitre sur les zones non-urbanisables, il fait savoir que selon le DNF, la « Véronique Précoce » et le « Lézard des Souches » sont des espèces protégées faisant partie de Natura 2000 et qu'il faudra donc les intégrer dans la réflexion. Les enjeux importants sont :

- la mise en place d'une zone tampon dite « verte » en périphérie de la N40. C'est une zone de 10m de large qui permet d'avoir des plantations assurant une meilleure biodiversité et d'avoir des couloirs écologiques intéressants. De nos jours, il pense que dans toutes les zones d'activités économiques, ils essaient d'avoir cette dynamique écologique.
- les zones naturelles qui sont des zones de protection, comme par exemple celle autour des parties humides de l'ancien bras de la Semois. Néanmoins, il y a des précautions particulières à prendre en matière d'hydrocarbures et de ruissellement, c'est-à-dire un bassin de rétention en amont pour éviter toute pollution dans la partie humide. De plus, une zone de protection naturelle de 10m a été prévue pour le « lézard des souches », petit animal repéré dans le talus du chemin de fer, et dans laquelle une plantation d'arbres moyenne tige sera intégrée pour tous les riverains situés de l'autre côté de la rue des Tilleuls.

M. PAJOT ouvre une parenthèse concernant le fait que l'on impose d'avoir dans les zones d'activités économiques des façades arrière de même qualité architecturale que les façades avant, et qui nécessiteront par ailleurs un suivi. Il continue en expliquant que le DNF propose d'agrandir la zone naturelle du chemin de fer pour la « Véronique précoce », qui se situe principalement ici. Ils délocaliseront eux-mêmes la plante pour qu'elle puisse venir s'y implanter, vu que la qualité des sols est presque identique. Concernant les options fortes de biodiversité, il cite :

- une part d'au moins 20% de prairies de fauche dans les parties non-utilisées,
- d'imposer au moins 50% des surfaces qui sont perméables,
- l'implantation d'arbres et de haies le long des voiries,
- ...

Ces options sont imposées dans les zones d'activités économiques et se traduiront dans les permis d'urbanisme qui suivront l'adoption finale du plan communal.

M. EVEN se demande combien d'ares ou d'hectares composent la zone naturelle.

M. PAJOT répond qu'il n'a pas les chiffres exacts mais que la zone naturelle reprend toute la zone humide existante et inconstructible. Cette partie, ainsi que le bras de la Semois, sont visibles directement depuis le tournant du parc à conteneurs.

M. EVEN rappelle que l'ancien dépôt de sel du MET appartient à la commune et que la traversée de la route est déjà interdite.

M. GAUDRON s'interroge sur la distance entre la gare du TEC et la gare de Viville.

M. PAJOT précise qu'il est question d'un dépôt du TEC et non d'une gare, ce qui signifie qu'il n'y aura jamais d'arrêts de bus. De plus il ajoute qu'une gare du TEC est prévue dans la plateforme multimodale. Les bus y stationneront le soir lorsqu'ils ne circuleront plus.

M. le Bourgmestre ajoute que si un P+R vient s'y ajouter prochainement, un arrêt de bus sera alors installé à cet endroit.

M. PAJOT complète qu'il y en aura plusieurs, ou sinon ça n'aura pas d'intérêt.

Au niveau de l'affectation, M. GAUDRON demande si le P+R est actuellement intégré à la partie multimodale.

M. PAJOT répond par l'affirmative et ajoute qu'une partie est disponible dans la zone d'activités économiques pour le stationnement, le P+R ou l'événementiel.

Mme DENIS-TRUM voudrait savoir où se situent les parkings pour l'espace culturel et événementiel, et combien de places sont prévues.

Après avoir comparé avec le Wex de Marche-en-Famenne, M. PAJOT répond que le potentiel de superficie est largement suffisant. De plus le travail peut se faire sur plusieurs niveaux, étant donné qu'il y a quelques mètres de différences entre la partie située le long du chemin de fer et la partie supérieure. Cependant il ne sait pas ce qui est prévu pour la plateforme multimodale, mais il pense que 500 places seraient pas mal pour commencer. Il ajoute que plusieurs possibilités sont envisageables pour le centre culturel et événementiel, mais qu'une analyse en profondeur sera indispensable pour le RIE. Il n'y a donc pas de projet précis pour le moment.

Mme TRUM ajoute qu'il y a déjà des soucis de parking au Wex.

M. PAJOT affirme qu'en termes de bâtiment, celui de la SNCB est beaucoup plus grand que le Wex et que toute la partie basse pourrait contenir des stationnements.

M. TURBANG déclare que le groupe se réjouit de voir quelque chose démarrer sur ce site. En ce qui concerne les anciens ateliers, il suppose que cela fait partie du patrimoine architectural et que donc il va falloir garder la structure ou la façade de ces ateliers, et aménager l'intérieur, voir également l'extérieur. De plus, M. TURBANG a eu l'occasion d'aller à des réunions au Wex et il a pu s'apercevoir des problèmes de parking, malgré leurs 3.500 places. Il pense qu'il faut trouver un juste milieu entre 500 et 10.000 places de parking, même si celui-ci se tourne d'avantage vers 10.000.

Au niveau de l'affectation du bâtiment, M. le Bourgmestre souhaite répondre qu'à chaque discussion avec la SNCB, celle-ci déclare : « vous parlez de ce bâtiment comme s'il vous appartenait. Vous n'êtes ni le patron de la SNCB ni d'Infrabel, et ce n'est pas vous qui déciderez où le train doit s'arrêter ». Vu la volonté de discussion du Collège, la décision d'affectation ne sera pas prise aujourd'hui, ni celle de garder la totalité, ni celle d'acheter... C'est impossible pour la commune de se mettre un tel projet sur le dos, étant donné qu'il faudra certainement des partenariats. M. le Bourgmestre pense qu'il est trop tôt pour en parler car ils ne sont qu'à l'étape de l'affectation générale des différentes zones, et il affirme que ce n'est pas l'objet du débat d'aujourd'hui. Quant au problème d'emplacements de parking, il demande à M. PAJOT combien de places de parking cela représenterait si le bâtiment était conservé sur sa superficie actuelle et si une partie dudit bâtiment n'était pas affectée au parking.

M. PAJOT répond qu'en prenant les parties basses et les parties contiguës au bâtiment existant, on peut sans aucune difficulté avoir 5.000-6.000 emplacements de parking. Cependant dans les options il est prévu d'étendre le stationnement dans la zone d'activités économiques, mais comme le Bourgmestre l'a signalé, il est trop tôt. En ce qui concerne le coût du bâtiment, il insiste sur le fait qu'il est sceptique de le garder, vu son état intérieur.

M. TRIFFAUX précise à M. TURBANG qu'il faut faire la différence entre ce qui est classé et qu'on ne peut démolir, et ce qui est simplement inventorié dans un livre, non protégé et qui peut être détruit. Au départ la SNCB avait l'intention de ne plus tenir compte de cette zone. M. TRIFFAUX pense donc que ce n'est pas un bâtiment classé et que cette distinction a son intérêt.

Mme GOFFINET confirme que le bâtiment n'est pas classé et qu'au stade de l'avant-projet, il n'y a pas encore de construction et autre. Cependant, l'hypothèse d'un pôle culturel et d'une plateforme multimodale n'est pas une utopie : en effet, pour faire un avant-projet de PCA, elle a expliqué qu'un comité de pilotage et une association de la SNCB et d'Infrabel étaient parties

prenantes du projet. Une réflexion a été menée avec leur aide pour veiller à ne pas fermer des portes. C'est pourquoi il y a possibilité de faire des parkings tant sur la zone bleue que sur la partie de la zone mauve dite « mixte ». Le projet peut donc encore évoluer.

M. le Bourgmestre ajoute que le projet du PCA est une zone qui n'est pas affectée au plan de secteur, soit une zone blanche à laquelle une affectation est donnée.

M. EVEN demande si M. CLAUDE avait acheté un bâtiment sur la zone bleue indiquée.

M. le Bourgmestre lui répond que le bâtiment est dessiné à l'extrême droit de la zone bleue en question.

M. SAINLEZ pense qu'il faudrait profiter de cette réflexion pour repenser l'accès piétons entre la posterie et cette zone, car aujourd'hui l'accès par le carrefour existant est quand même difficilement praticable à vélo ou à pied. Il conçoit que si cela devient un pôle très important d'Arlon, ça restera une liaison pédestre importante avec le centre-ville et qu'ainsi la situation existante devra changer.

M. PAJOT rappelle qu'il a soulevé cet élément important de réflexion et qu'il n'y avait pas de solution miracle pour le moment.

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

- d'approuver l'avant-projet de plan communal d'aménagement du site de Stockem tel que présenté par le bureau Impact

- de fixer le contenu minimum du rapport sur les incidences environnementales comme suit :

- 1) un résumé du contenu et une description des objectifs de l'avant-projet de plan, ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents ;
- 2) la justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article 1er, § 1er ;
- 3) les caractéristiques humaines et environnementales du territoire visé et de ses potentialités ainsi que l'évolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en œuvre ;
- 4) les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière non négligeable ;
- 5) les problèmes environnementaux liés à l'avant-projet de plan communal d'aménagement qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/C.E.E. et 92/43/C.E.E. ;
- 6) les problèmes environnementaux qui concernent les zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la directive 96/82/C.E. ou si l'avant-projet de plan prévoit l'inscription de zones destinées à l'habitat, ainsi que de zones ou d'infrastructures fréquentées par le public à proximité de tels établissements ;
- 7) les objectifs pertinents de la protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan ;
- 8) les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la

santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

- 9) les incidences sur l'activité agricole et forestière ;
- 10) les mesures à mettre en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9° ;
- 10 bis) les compensations proposées par le Gouvernement en application de l'article 46, § 1er, alinéa 2, 3° - Décret du 30 avril 2009, art. 33) ;
- 11) la présentation des alternatives possibles et de leur justification en fonction des 1° à 10° ;
- 12) une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées ;
- 13) les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en oeuvre du plan communal d'aménagement ;
- 14) un résumé non technique des informations visées ci-dessus ;

Sachant que le contenu du RIE pourrait se rapprocher de la table des matières ci-jointe ;

- de soumettre l'avant-projet de PCA et le projet de contenu du RIE pour avis à la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire, au Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, à la Direction de l'Aménagement Local et à la Direction Provinciale de l'Urbanisme.
- de transmettre copie de la présente délibération aux instances précitées.

3. Service Urbanisme et Aménagement du Territoire : En présence de l'auteur de projet: présentation du projet du Service Public de Wallonie dit : « Réhumanisation de la N4 (du rond-point Callemeyn jusqu'au carrefour de la Spetz) »

M. le Bourgmestre rappelle l'importance de cet axe repris dans les projets FEDER, que l'ULG souhaite réinvestir sur leur site, et qu'à cet endroit la N4 relie l'ULG avec Henallux, située un peu plus loin. C'est donc un axe d'entrée important de la Ville d'Arlon.

M. BALON déclare que les friteries d'Arlon sont le point de départ du projet. Il y a une quinzaine d'années, on pouvait apercevoir des friteries à toutes les entrées d'Arlon excepté celles de Mersch et de Beckerich. M. BALON trouvait qu'Arlon méritait mieux comme accueil pour les gens. M. PERPETE l'a longtemps convaincu du rôle social des friteries et comme elles ne pouvaient être supprimées, ils ont eu d'autres idées :

- lorsque l'on vient de Bastogne, où M. BALON souligne l'aménagement remarquable du carrefour du Kneppchen et son prolongement arboré, on est accueilli à la rue de Bastogne par la fontaine à l'entrée du Waschbour récemment réhabilitée et la chapelle Sainte-Croix fraîchement terminée.
- lorsque l'on vient d'Habay, le carrefour Weisgerber a été créé avec une œuvre d'art.
- lorsque l'on vient d'Etalle, la traversée de Stockem a été entièrement refaite et la place de l'église est montrée comme point de départ. De plus, le carrefour de la rue Zénobe Gramme et le rond-point de la Place des Fusillés sont tout aussi remarquables.
- lorsque l'on vient Sesselich ou de Weylerpar l'avenue Patton, on retrouve des aménagements marquants aux deux ronds-points des rues de Sesselich, de la Semois, Goffaux et de l'Avenue Patton.
- Le carrefour de la Spetz n'a pas été modifié, mais M. BALON trouve que la statue de Léopold II marque bien l'entrée.

- lorsque l'on vient de Diekirch, l'aménagement devant le cimetière a été réalisé dans un premier temps, et la rue de Rédange a ensuite été arborée. Cette entrée d'Arlon est autrement agréable puisque précédemment, on accédait de suite sur le tablier de pont. De plus M. BALON trouve que l'entrée du cimetière d'Arlon est particulièrement bien réussie.

Dans ce contexte, durant les 13 dernières années et au moment des friteries, M. BALON émet que le carrefour du Liedel représente un point faible. Il fait une parenthèse concernant l'appellation problématique de ce carrefour puisque bon nombre d'Arlonais pensent trouver un rond-point devant le magasin du même nom. Il continue en ajoutant que le Ministre DI ANTONIO cherchait une idée lors de sa venue pour inaugurer les tours romaines. Mme GOFFINET et M. BALON en ont discuté et étaient déjà convaincus, ainsi que les membres du Collège, que l'avenue de Mersch n'était pas agréable. Avec le Collège, ils ont ainsi pensé que ça serait bien de faire quelque chose à partir du carrefour du SRI jusqu'au boulevard de la Spetz. A ce moment-là, M. le Ministre DI ANTONIO a promis et a permis au SPW de lancer un marché de services qui autorise M. DAVIN et son collaborateur à être retenus et à présenter leur projet ce soir. Ce projet constitue deux années de travail pour lequel les réunions se sont multipliées avec M. MITRI pour la mobilité et avec le SPW qui est maître d'ouvrage. Pour terminer, M. BALON souhaite remercier M. PERPETE et le service de l'environnement sans qui certains endroits ne seraient pas aussi remarquablement entretenus, ainsi que pour leur participation à l'idée de garder les friteries tout en créant une entrée d'Arlon extraordinaire.

Lors de son retour au Collège en fin d'année 2006, M. PERPETE a constaté qu'un lobby urbanistico-diététique avait commencé à sévir en pervertissant certains esprits concernant la nuisance des friteries, et qu'à défaut de les supprimer, il fallait les cantonner dans des maisons fermées. Quelques-uns ont ajoutés qu'il fallait quand même veiller à la propreté et à l'esthétique, malgré que cela fasse partie du paysage de la Belgique et du Nord de la France. Pour des personnes seules ou des personnes qui ne cuisinent pas, la question est de se demander ce qu'elles peuvent dans ces cas-là manger de chaud et de consistant pour 3-4 euros en quelques minutes. Il n'y a pas plusieurs alternatives possibles. Il s'est avéré que certains quartiers s'étaient fortement mobilisés contre l'ouverture d'une frieterie, de peur du trafic et des nuisances. Pourtant, ils sont devenus les premiers clients de cette frieterie et maintenant que celle-ci déménage, leur crainte est de savoir où elle sera située.

Pour rejoindre M. BALON, M. MITRI signale que le Collège a voulu donner un sens au nom associé à ce projet de réhumanisation, dans le but de rendre à cet important axe routier le partage entre les citoyens des différents modes de circulation, ainsi que leur droit sur celui-ci. Il remercie les différents services (SPW, service urbanisme, les Travaux, la Commission de la mobilité pour les citoyens) pour leur longue concertation qui a duré deux ans et qui n'ont pas laissé une seule occasion de revenir sur les différents actes. Il remercie ensuite M. DAVIN pour la présentation des résultats de cette concertation.

M. TRIFFAUX souhaite ajouter une note historique en rappelant que l'avenue de Longwy a été une des plus belles artères de la Ville d'Arlon à la belle époque. Les gens allaient se promener le dimanche le long des routes bordées d'arbres. Hors elle a été complètement saccagée et détruite lorsque l'Etat a décidé d'y faire passer la Nationale 4, en contrecarrant l'idée de faire un possible contournement d'Arlon. Par facilité, il a été décidé de faire passer toute la circulation sur l'avenue de Longwy, ce qui fait qu'elle se retrouve composée d'un océan de tarmac, de maisons fissurées, ... M. TRIFFAUX trouve cela moche et nuisible pour la population mais assure la volonté de rattraper le coup, en espérant que le SPW trouvera ce qu'il faut pour réhumaniser l'avenue de Longwy.

M. DAVIN informe que le SPW les a chargés au terme d'une procédure négociée d'étudier la réhumanisation de la N4 dans une partie de sa traversée d'Arlon comprise entre le rond-point de la rue de Rédange près de la caserne des pompiers jusqu'au carrefour de la Spetz. Il explique :

« A l'origine, l'étude du carrefour de la Spetz n'était pas comprise dans le projet mais il est vite apparu, à la réflexion globale, que son intégration était nécessaire. Lorsque l'on parle de réhumanisation, nous pensons à un retour à une situation passée plus humaine, ce qui était sans doute le cas pour l'avenue de Longwy tel que M. TRIFFAUX vient de le rappeler. En revanche la portion de voirie comprise entre le rond-point de Callemeyn près de la caserne des pompiers et le carrefour de l'avenue de Mersch, telle qu'on la voit sur la photo exposée, n'a jamais été très humaine. Cette tranchée réalisée dans les années 1960 coupe la ville en deux de manière assez brutale. Pour cette portion de voirie, on parlera d'avantage de tentative d'humanisation que de réhumanisation.

Influencée par le baron Haussmann et ses boulevards parisiens, la Ville d'Arlon a créé des voiries rectilignes comme les avenues Nothomb, Tesch et Longwy, durant la seconde moitié du 19^{ème} siècle et comme dans presque toutes les villes européennes. Les arbres plantés de part et d'autre de la voirie ont disparu au fil du temps et au fur et à mesure des immeubles qui s'y sont construits. C'était la fin du 19^{ème} siècle et le début du 20^{ème} siècle, à l'époque des constructions de style éclectique comme il est montré sur la photo présentée. Le carrefour de la Spetz présentait à cette époque un visage bien différent de celui d'aujourd'hui».

Il montre ensuite une photo du carrefour quelques années après la construction des différents bâtiments, où l'on découvre l'hôtel du Beau Site qui a laissé sa place au Centre Sportif de la Spetz. Il continue :

« En un siècle, le visage de ce quartier a bien changé : le cycliste sur la photo de 1900 éprouverait moins de tranquillité sur cette voirie de liaison telle qu'elle est devenue aujourd'hui, entièrement vouée à la circulation automobile et ce, même si les belles demeures sont toujours bien présentes. Le projet présenté ce soir vise trois objectifs : l'aspect paysagé et humain, la sécurité de tous les usagers et la fluidité du trafic. Trois thèmes ont de suite été abordés et décrétés comme absolument nécessaire :

- point de vue circulation automobile, une seule voie de circulation dans chaque sens, comme c'est le cas dans 80% de la voirie actuelle, si l'on fait abstraction des bandes de tourne à gauche. Ce principe engendre une diminution de la vitesse et des traversées piétonnes plus sécurisées.
- toujours du point de vue circulation automobile, la suppression de tous les croisements afin d'améliorer essentiellement la fluidité et d'augmenter ensuite la sécurité.
- point de vue aménagement, une continuité la plus parfaite possible de l'équipement pour chaque utilisateur, qu'il soit conducteur d'un véhicule automobile, piéton ou cycliste, dans le but d'une meilleure lecture du parcours et d'une plus grande sécurité des usagers.
- point de vue paysagé, un alignement d'arbres en position centrale sur toute la longueur du trajet en vue d'améliorer l'aspect paysagé humain et de minimiser les informations à assimiler par les automobilistes qui percevront peu les véhicules circulant dans le sens opposé. Il ne faut pas que la création d'un terre-plein empêche le passage des voitures lorsqu'un camion de livraison est garé sur le bord de la chaussée, par exemple, ou empêcher le passage d'un véhicule d'urgence lorsque les voitures sont à l'arrêt. Pour ce faire chacune des deux voies de circulation présentera une largeur continue de 4m50.

Ces objectifs sont pris en compte comme des postulats auxquels nous ne voulions pas et ne pouvions pas déroger.

Le SPW nous a marqué sa volonté de transformer ces artères en un boulevard harmonieux, sécurisé et fluide. De son côté, la Ville d'Arlon nous a demandé d'être particulièrement attentifs aux usagers faibles que sont les piétons et les cyclistes. La circulation des piétons est un sujet relativement aisé à traiter dans ce genre de projet puisqu'il suffit de disposer de trottoirs suffisamment larges et de passages pour piétons suffisamment rapprochés. En revanche la circulation des cyclistes est un sujet nettement plus complexe que nous avons longtemps étudié sur base d'une littérature abondante et durant de nombreuses réunions avec les instances concernées. »

Pour faire simple, il rappelle qu'il existe trois principes d'aménagement pour les cyclistes :

- la mixité, là où les voitures et les vélos partagent la même zone de voirie,
- la séparation visuelle, comme c'est le cas aujourd'hui, là où la voirie est commune aux vélos et aux voitures mais sur des zones séparées par un marquage routier,
- la séparation physique, là où les voitures roulent sur la chaussée et les vélos sur une piste cyclable complètement séparée.

Le principe de mixité n'a pas été retenu car il s'adapte d'avantage au centre des villes, là où la circulation est peu importante ou lente. La Nationale 4 restera une voie de liaison avec une circulation importante, où la vitesse devrait rester limitée à 50km/h et pas en dessous.

Le principe de séparation visuelle n'a pas été retenu non plus car il s'adapte d'avantage à une circulation d'importance et de vitesse moyenne, ça peut être le cas ici, mais surtout parce que ce type d'aménagement n'est pas du tout idéal à l'approche des ronds-points et dans les ronds-points.

Il continue : « En concertation avec l'Echevin de la mobilité et avec le conseiller en mobilité de la Ville, nous avons décidé d'adopter le principe de la séparation physique, plus agréable et surtout plus sécurisant. Chaque médaille ayant son revers, ce principe est celui qui est le plus gourmand en espace, notamment à cause de cette bande de 80cm, entre les parkings et la piste cyclable, qui permet d'ouvrir la portière de la voiture sans couper la course du cycliste. Dans une telle configuration, nous avons donc besoin de chaque côté de la route :

- d'un trottoir pour les piétons de 1m50 de large minimum,
- d'une piste cyclable de 1m30 de large minimum,
- d'une zone de protection de 80 cm le long des zones de stationnement, qui elles-mêmes feront 2m de large,
- la voirie de 3m30 élargie à 4m50 pour éviter les bouchons mentionnés précédemment. »

Chaque solution est analysée en fonction de l'espace disponible, des avantages et inconvénients pour les piétons, les automobilistes et les trois types de cyclistes que la littérature sur le sujet évoque :

- les cyclistes « lièvres » qui roulent vite et tout droit sans crainte des voitures et des camions,
- les cyclistes « tortues » qui roulent lentement et qui craignent les véhicules motorisés,
- les cyclistes « louveteaux », peu expérimentés et peu conscients des dangers de la route, comme par exemple les enfants.

De cette étude est ressorti le principe d'adopter la piste cyclable séparée qui aurait pu être bidirectionnelle (d'un seul côté de la voirie) ou unidirectionnelle (des deux côtés de la voirie). Cette dernière alternative a été retenue : une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la voirie, pour une plus grande sécurité dans les carrefours et les giratoires mais nécessitant un espace important.

Quatre zones différentes se distinguent sur le parcours étudié en fonction des largeurs de voirie disponibles :

- depuis le rond-point de Callemeyn jusqu'à l'entrée de la tranchée, là où l'espace disponible est de minimum 26m80,
- dans la tranchée, entre les hauts murs couverts de schiste que tout le monde connaît, là où l'espace est de minimum 21m90,
- depuis le carrefour de l'avenue de Mersch jusqu'au carrefour de la rue de Clairefontaine, là où l'espace est de minimum 20m,
- depuis la rue de Clairefontaine jusqu'au carrefour de la Spetz, là où la largeur disponible est réduite à 19m40.

Deux jonctions sont à traiter : le carrefour du Liedel et le carrefour de la Spetz.

En commençant par la zone A découverte sur la photo indiquée :

- le rond-point existant ne subira aucune modification,
- un premier projet en cours d'étude qui est un projet immobilier et mixte,
- éventuellement de l'autre côté de la rue, un projet avec une affectation encore indéterminée,
- une transition pour les cyclistes puisque rien n'est prévu pour leur circulation actuellement au niveau de ce rond-point, ce qui veut dire que notre projet intègre l'arrivée des cyclistes et leur départ sur une piste cyclable séparée,
- en revanche, de l'autre côté, la piste cyclable abouti et ramène les cyclistes sur la chaussée afin qu'ils s'intègrent dans la circulation au niveau du rond-point.

On a souvent remarqué que des autocars sont garés dans cette portion de voirie près du pont de l'Avenue du 10^{ème} de Ligne tous les jours. Etant donné qu'à cet endroit la largeur est la plus importante, nous avons suggéré de créer à cet endroit un parking pour n'importe quel autocar de touristes qui voudrait stationner à Arlon après avoir déchargé éventuellement ses touristes.

Dans cette portion de voirie, l'espace est donc plus large que nécessaire, raison pour laquelle nous avons suggéré de créer au centre de la voirie un espace élargi avec une sorte de promenade centrale destinée aux piétons, et une double rangée d'arbres. Cette configuration n'est pas possible plus loin. On retrouvera probablement un jour à cet endroit des arrêts de bus pour desservir le Square de la Lys et du Hunnebourg, et peut-être aussi le site de Callemeyn et les bâtiments avec une affectation indéterminée. Une traversée piétonne est organisée à cet endroit qui se trouve dans le prolongement exact du Square de la Lys et qui permettra un jour au travers de ce second projet bleu de rejoindre le site Callemeyn éventuellement par cette traversée. Le début de la tranchée va constituer le tronçon de la zone B.

On souligne qu'entre la nationale actuelle située en dessous du pont de l'Avenue du 10^{ème} de Ligne et l'avenue proprement parlé, nous allons pouvoir réaffecter une liaison piétonne avec quelques escaliers au démarrage et ensuite une pente douce pour créer un raccourci entre ces deux routes.

La coupe AA indique sur la gauche :

- le projet qui existe et qui est en cours d'étude du côté du Square de la Lys,
- un trottoir d'1m50 minimum,
- une piste cyclable d'1m30,
- une zone de protection de 80cm,
- un parking de 2m,
- une chaussée de 3m30 avec une zone franchissable d'1m20 pour éviter les bouchons,

Idem pour l'autre côté, ce qui laisse au centre une berne centrale de 5m50 permettant :

- une rangée d'arbres sur un terre-plein d'1m50 à gauche et à droite,
- une promenade d'1m50 de large dans la partie centrale.

Dans la zone B appelée « la tranchée », nous voyons la portion sous le pont de l'Avenue du 10^{ème} de Ligne qui se prolonge avec le tournant jusqu'au carrefour du Liedel. Les éléments importants sont :

- le pont du 10^{ème} de Ligne, où nous aimerions densifier d'avantage les arbres et peut-être planter un modèle plus volumineux, ce qui permettrait d'améliorer aussi le côté paysagé vu depuis l'Avenue du 10^{ème} de Ligne,
- pour cacher et modifier l'aspect esthétique de ces grands murs en schiste, nous avons proposé de poser des parois en gabion dans une partie basse et surmontées de plantations.

À partir du moment où il n'y a aucune activité dans cette tranchée, il n'y a aucun parking de prévu. Hors à partir du moment où la tranchée sera terminée, nous allons retrouver des bâtiments existants du côté gauche et, plus près du carrefour du Liedel, d'autres maisons et commerces. A partir de cet endroit-là, il y a la place pour faire d'autres parkings.

Dans la portion de voirie de la coupe BB, il y a :

- les gabions surmontés de végétations pour masquer la hauteur de murs et donc transformer ces murs noirs de schiste en murs verts de végétation,
- un trottoir d'1m50,
- la piste cyclable d'1m30,
- étant donné qu'il n'y a pas de parking, la zone de protection de 80cm n'est pas nécessaire. Nous tombons donc directement sur la voirie de 4m50 à gauche et à droite,
- la partie centrale avec une berne centrale de 5m50, et la possibilité de faire une promenade piétonne qui se terminerait au niveau du rond-point du Liedel.

Les éléments importants du projet abordé concernant le carrefour du Liedel sont :

- un nouveau rond-point d'un diamètre de 35m,
- l'idée de déplacer le monument de Félix Louis Liedel au milieu du rond-point,
- la catastrophe urbanistique des années 60 où on a fait cette tranchée et cassé des bâtiments en laissant des pignons aveugles à l'entrée de la rue Godefroid Kurth. M. SCHWANEN de l'Administration de l'urbanisme nous a demandé d'essayer de retrouver des excédents de voirie à affecter à de nouveaux projets, ce qui permettrait de recréer un visage d'entrée harmonieux à la rue Godefroid Kurth. Nous avons défini de manière non définitive l'idée de permettre la construction d'un bâtiment contre le pignon de la maison de maître à l'entrée à droite de la rue, et d'un bâtiment de liaison entre le pignon de la première maison à l'entrée à gauche de la rue et le pignon de la première maison de l'Avenue de Longwy. Même s'il y a un passage vers des garages existants, on pourrait conserver un passage sous bâtiment. L'idée est donc de reconstruire un front bâti harmonieux de part et d'autre de l'entrée de la rue Godefroid Kurth,
- des arrêts de bus déjà resitués,
- des emplacements PMR en nombre suffisant,
- comme la voirie présente une largeur moins importante que dans la section précédente, il n'y a plus la possibilité de créer une berne de 5m50,
- au niveau de la rue Hamélius, comme dans la rue Sonnetty, le « tourne à gauche » est supprimé. Si l'on vient de Steinfort ou de Messancy, on devra aller faire le tour du rond-point plus loin et revenir pour pouvoir rentrer dans la rue. De plus, lorsque l'on sortira de la rue, il faudra obligatoirement tourner à droite.

Pour la coupe CC, de part et d'autre :

- un trottoir assez généreux de minimum 2m60,
- la piste cyclable d'1m30,
- la zone de chaussée de 3m30 avec sa zone franchissable d'1m20 pour un total de 4m50,
- une berne centrale d'1m50 pour la plantation d'arbres.

Dans la zone C reprenant l'Avenue de Longwy, nous avons les établissements DEFRANCE et un petit chemin qui descend vers Waltzing situés dans la partie haute de la première section de la voirie, entre la rue Hamélius et le site de l'ULG. Dans la seconde partie nous avons le site de l'ULG, le grand magasin Carrefour et le carrefour de la rue de Clairefontaine.

Les éléments marquants sont :

- la suppression des « tourne à gauche » au niveau des rues Hamélius et Sonnetty,

- la liaison piétonne rejoignant Waltzing,
- le campus ULG qui se situe entre le grand magasin Carrefour et les premières maisons construites à cet endroit,
- un avant-projet déjà étudié par Idelux qui envisagerait éventuellement la création d'une voirie depuis l'Avenue de Longwy jusqu'à la rue Sonnetty, avec des logements d'un côté, et une nouvelle définition du campus de l'ULG avec d'autres activités. Nous avons tenu compte de cette nouvelle voirie éventuelle à cet endroit qui se situe exactement en face du chemin descendant vers Waltzing, ce qui permettrait d'envisager une création douce piétons-cyclistes depuis le village de Waltzing, en traversant la N4 et la nouvelle voirie pour aboutir à la rue Sonnetty. En continuant nous arrivons dans le parc aux emplacements des anciens moulins d'Arlon pour finalement terminer à la gare. Nous pouvons imaginer tout un trajet de circulation douce, et nous en avons donc tenu compte dans notre projet en créant une traversée piétonne et cycliste exactement au bon endroit.

Au niveau du couvent des Clarisses, à l'arrière du magasin Carrefour où stationnent régulièrement des autocars à destination de l'Espagne, et l'entrée arrière du campus de l'ULG, nous nous situons donc à mi-chemin entre les carrefours de la Spetz et du Liedel. En créant un rond-point à cet endroit, nous raccourcissons le trajet nécessaire pour faire demi-tour aux personnes qui sortiraient en voiture des rues Sonnetty et Hamélius. Il servira aussi à raccourcir le trajet pour les gens qui viennent dans l'autre sens. Ce rond-point a l'avantage de se situer exactement à un carrefour important pour trois autres destinations :

- l'entrée de l'ULG,
- l'entrée et sortie des autocars et camions de livraison pour le grand magasin,
- sans doute une entrée pour un projet immobilier existant depuis plusieurs années et qui semble ressortir à l'occasion du réaménagement de cette voirie.

Ce rond-point sert avant tout à faire demi-tour à ceux qui ne peuvent plus traverser la nationale comme ils peuvent encore le faire aujourd'hui. Nous avons veillé à ce que les autocars aient un rayon de braquage suffisant. Deux emplacements PMR seront ajoutés tout près de l'entrée du restaurant du magasin Carrefour si celui-ci veut bien céder une portion de terrain. Nous débordons ici de l'emprise publique, c'est-à-dire qu'il faudra trouver un arrangement avec l'ULG pour racheter quelques mètres carrés, mais également avec le magasin Carrefour et le promoteur luxembourgeois, propriétaire du terrain, pour leur négocier plusieurs mètres carrés. Actuellement, les gens habitant à cet endroit tourne à gauche en sortant de chez eux pour aller vers Luxembourg, mais demain ils devront nécessairement tourner à droite, faire demi-tour au rond-point pour repartir du côté de la Spetz.

Concernant la position des coupes, il y a la place nécessaire à cet endroit pour de larges trottoirs, une piste cyclable d'un côté, une piste cyclable et un parking de l'autre avec la zone de protection de 80cm, tout en gardant une berne centrale d'1m50.

Dans toute cette traversée, les parkings ne sont que d'un seul côté. Nous avons privilégiés les parkings du côté de Waltzing parce que :

- dans la première partie, il y a d'avantage de bâtiments d'un côté que de l'autre,
- vers le bas, il y a deux voiries qui ne permettent pas de créer des parkings en face d'elles,
- dans la longue portion, il y a des maisons en retrait où pratiquement tous les propriétaires ont démoli les murets, supprimé les jardinets et disposé les voitures perpendiculairement. Si des emplacements de parkings avaient été placés parallèlement à la circulation, cela bloquait un nombre important de stationnements perpendiculaires, ce qui n'est pas le cas du côté de Waltzing, où il y a moins de garages, d'entrées de maisons, d'emplacements, etc,

- il faut noter qu'au niveau des carrefours où nous ne pouvons plus faire de « tourne à gauche », il y a des trottoirs traversant. On privilégie alors le piéton et le cycliste. A certains endroits, des détours sont à faire, comme par exemple pour certaines maisons qui disposent de perrons et d'escaliers d'entrée sur le domaine public, et où l'on ne peut supprimer les escaliers. On devra alors dévier le cycliste en profitant pour mettre le passage pour piétons à un endroit où il ne gêne pas l'absence de parking.

Dans la section D qui commence au carrefour de la rue de Clairefontaine, les éléments importants de cet endroit sont :

- la suppression du « tourne à gauche », comme pour les rues Hamélius et Sonnetty. Pour rentrer à la rue de Clairefontaine en venant de Luxembourg, il faudra soit passer par la rue de Luxembourg, soit faire demi-tour au rond-point pour revenir à cet endroit. idem en sortant de la rue pour aller vers Bastogne,
- nous sommes dans la portion de la voirie la plus étroite, et c'est celle où il y a potentiellement le plus besoin de parking puisqu'il y a un nombre important de logements avec un nombre minimum de garage. Hors si l'on veut placer les pistes cyclables avec les piétons de chaque côté et installer les parkings également des deux côtés avec une protection de 80cm, il n'y a pas assez de place. On va donc économiser les deux zones de protection des cyclistes de 80cm chacune en mettant les zones de stationnement non plus à l'extérieur de la voirie, mais au centre de celle-ci. Il n'y aura pas la place pour mettre le terre-plein d'1m50, donc on plantera les arbres avec le même rythme dans des zones qui leur seront réservées, avec juste une petite zone de plantations au centre. Il y a donc 12m entre chaque arbre qui permet de stationner deux voitures de chaque côté. C'est la méthode la plus efficace pour mettre un maximum de parking entre la rue de Clairefontaine et la Spetz. L'inconvénient est que les gens qui doivent rejoindre leur voiture devront traverser la chaussée à cet endroit,
- cependant, dans toute la traversée de la N4, cette portion de voirie est la plus située dans un environnement urbain car les façades sont proches les unes des autres. On espère donc que cet aménagement semblable à l'Avenue de la Gare sera de nature à ralentir les automobilistes, rendant ainsi moins dangereuse la traversée de la chaussée pour rejoindre la partie centrale,
- par rapport aux véhicules stationnés au milieu, la visibilité en sortant du chemin de Clairefontaine sera bien améliorée. Aujourd'hui il y a souvent des véhicules garés dans cette zone mais ça n'est pas très important puisqu'il y a des feux. Dès que l'on s'engage dans l'Avenue de Longwy en sortant du chemin de Clairefontaine, on est sûr de pouvoir s'engager. Néanmoins lorsque les feux seront supprimés, il va falloir être sûr de pouvoir s'avancer sans brûler la priorité à un véhicule venant de la Spetz. D'où la nécessité d'avoir une très bonne visibilité à cet endroit,
- au bout, un emplacement PMR qui pourra être accessible de n'importe quel côté,
- un trottoir d'1m50 de chaque côté,
- une piste cyclable d'1m30,
- la zone de circulation de 3m30 avec un accès franchissable d'1m20, pour un total de 4m50,
- les parkings en position centrale avec les arbres tous les 12m dans une zone de terre-plein et d'argile.

Enfin, pour ce qui est du carrefour de la Spetz, l'idée est de supprimer les feux. Plusieurs manières d'aborder le sujet étaient possibles :

- un grand rond-point,
- un double rond-point, comme à la rue Albert Goffaux,
- un long-point.

Notre choix s'est porté sur le long-point, qui est un double rond-point connecté par un seul côté. C'est une sorte de grand ovale qui s'étire pour permettre la connexion des quatre chaussées principales qui sont très aplaties selon un certain angle.

Notre idée est de faire une place fortement minérale, où les éléments importants sont :

- la création d'un long-point d'un diamètre de 35m dans les zones les plus larges,
- des aménagements minéraux, avec l'idée d'avoir une place complètement minéralisée avec les zones de circulation en tarmac et les autres zones en pavés, plantée d'arbres isolés. Au niveau du regard, il y a une transparence totale, mais avec un environnement assez végétal grâce aux arbres plantés de manière généreuse,
- l'accès au centre sportif de la Spetz, pour lequel un projet a déjà été fait mais qu'il faudrait modifier un petit peu afin de faire l'entrée principale de la Spetz à l'endroit qui se situe entre deux arbres remarquables que l'on va essayer de sauvegarder. Ainsi, le visiteur d'Arlon qui viendra des Avenues de Longwy ou de Luxembourg rentrera donc de façon privilégié à cet endroit. De plus, les autobus qui amènent les enfants des écoles vers la piscine ou le centre sportif pourront également rentrer par ce chemin, franchir le parking, déposer les enfants et sortir par ce côté-là. Il y a cependant un angle très peu praticable pour un autobus en provenance de l'école de Barnich-Sterpenich qui viendrait déposer les enfants à la piscine : il ne pourra jamais rentrer par-là donc soit il fait tout le tour, soit nous faisons une entrée secondaire vers une extension du parking, solution qui a été privilégiée,
- le déplacement de la friterie sur une zone de trottoir élargie afin d'animer cette place, en imaginant placer quelques tables et chaises pour créer un véritable endroit convivial.

L'aménagement de l'Avenue de Longwy se termine donc à cet endroit aujourd'hui, avec :

- des zones pour les piétons,
- des zones pour les vélos,
- des zones franchissables permettant d'éviter les bouchons s'il y a une voiture stationnée en double file,
- une zone de tarmac pour la circulation des véhicules,
- des terre-pleins,
- des arbres,
- ...

Nous avons abordé ici les trois autres voiries alors que le projet se termine là. Celui-ci a été discuté avec l'architecte qui est d'accord de le revoir dans ce sens-là. On peut imaginer à l'emplacement de ce restaurant-friture de refaire un projet significatif un peu en réponse à celui qui est en cours d'étude et qui va bientôt commencer. Un bâtiment remarquable va donc s'installer et on aimerait qu'un autre lui donne réponse de l'autre côté. Au niveau des piétons, toutes les zones jaunes clair leur sont disponibles ; au niveau des cyclistes, ils peuvent traverser à chaque passage pour piétons et repartir dans l'autre sens, ou traverser chacune des chaussées en restant en zone protégée extérieure à la voirie, et ils sont ensuite ramenés sur la chaussée au niveau de l'Avenue de Longwy. De cette rue ils seront accueillis sur la piste cyclable avant le rond-point, puis un trajet en continu du côté de la route de Luxembourg vers Steinfort. Dans la portion près du garage Opel, les vélos sont déjà à l'extérieur de la zone de circulation, raison pour laquelle il est proposé de les laisser sur l'accotement avec les piétons. »

Il termine ainsi en déclarant : « Nous avons rencontré plusieurs fois l'architecte du projet pour voir la manière d'aménager les parkings en harmonie avec ledit projet. Après beaucoup de réflexion, nous avons suggéré une méthode de parking qui consiste à ce que les voitures qui viennent forcément dans ce sens puissent se garer à 45°. De plus, pour ne pas reculer sur la zone de

circulation et sur la piste cyclable, on leur propose de repartir en marche avant et ressortir ici, avec la possibilité de repartir vers Luxembourg ou de revenir vers Arlon. Il y a de la place également pour des PMR, mais il faut organiser une rencontre avec l'architecte de ce projet et l'inviter à venir avec notre proposition, si celle-ci lui convient, et rencontrer le MET puisqu'ils doivent encore s'arranger ensemble concernant ce sujet ».

M. EVEN déclare que c'est un très beau projet mais quand il voit toute la végétation proposée, il se demande quelle essence sera plantée.

M. DAVIN lui répond qu'ils sont au stade de l'avant-projet et qu'il n'a pas le nom exact de l'arbre. Cependant le SPW a la certitude de savoir quel arbre doit être planté pour des raisons de hauteur par rapport aux véhicules : d'une part le bouquet de branches doit être supérieur à 4m, et d'autre part il ne doit pas perdre ses feuilles pour ne pas transformer la chaussée au début de l'automne en patinoire. C'est un sujet technique connu du SPW et ils savent quelle essence doit être plantée dans ce genre de circonstance.

M. EVEN demande qui va réaliser l'entretien de cet ensemble.

M. DAVIN explique que ce ne sont que des arbres et de la pelouse qu'il faudra évidemment entretenir.

Lorsqu'il était Échevin de l'Environnement, M. EVEN explique qu'il a déjà eu le même cas. Lorsque les ronds-points étaient évoqués à l'époque, les gens qui venaient en ville leur disaient toujours : « M. LARCIER, vous avez toujours une belle ville, mais vos entrées ne sont vraiment pas belles ». Il fallait alors expliquer aux gens que cela appartenait au MET. M. EVEN a eu de nombreuses réunions avec les responsables du MET, et aujourd'hui la ville a de belles entrées avec de beaux ronds-points comme celui de l'Avenue de Bastogne. Cependant cela a coûté très cher et personne n'a jamais déboursé un seul centime. Actuellement, M. EVEN affirme que ce sont les personnes de l'environnement de la commune qui rendent ces ronds-points agréables et selon lui le jour où il sera nécessaire de faire l'entretien, il faudra une dizaine d'hommes supplémentaires. Il avoue que c'est un très beau projet mais le problème est qu'il y a du travail à faire et de la dangerosité. En effet, comme cela a été signalé précédemment, les arbres plantés représentent un danger de sécurité en hiver, étant donné qu'il y a deux rangées d'arbres, ça fait deux fois plus de feuilles qui tombent et deux fois plus d'égouttage. Ce n'est pas un problème si le MET paye, mais si au contraire c'est la Commune, cela en devient un. Pour le moment c'est elle qui paye car le MET a toujours déclaré qu'il n'avait pas d'argent.

M. SCHUSTER trouve que c'est un très beau projet qui intègre à la fois le déplacement des automobiles, des cyclistes et des piétons. Il note également qu'il y a une piste cyclable distincte dans les deux sens, où la séparation est physique, ce qui est excessivement appréciable. Cependant il remarque un problème concernant l'accès des piétons dans la zone de promenade au niveau du rond-point du SRI et il se demande comment les gens vont accéder à cette zone.

M. DAVIN signale qu'un trottoir existe déjà le long de ce rond-point, où un passage pour piétons sera réalisé pour qu'ils puissent y accéder directement à partir du rond-point. Ils ont dans l'espoir qu'il y ait une appropriation plus importante de l'espace du côté de Callemeyn, de la Haute Ecole, de la Henallux et peut-être un jour de la liaison de l'ULG. Ils espèrent également que ce projet rouge qui servira de jonction entre le square de la Lys et le Boulevard sera réalisé et qu'ils auront une alimentation « de piétons » à cet endroit. A la fin du parcours, il y aura forcément un premier passage pour piétons à l'entrée du rond-point du Liedel, un second à la fin de la promenade pour repartir vers l'Avenue de Mersch et un dernier pour repartir vers la rue Godefroid Kurth.

M. SCHUSTER demande si la Ville est propriétaire de tous les terrains au niveau du monument du Liedel. On lui répond que c'est le MET.

M. DAVIN ajoute que c'est un projet du MET et qu'il y a un problème technique dans le sens où il y a beaucoup d'impétrants, notamment une cabine électrique, qui nécessiteront des charges d'urbanisme à l'égard du promoteur qui y construira un jour un bâtiment. De plus, il va falloir racheter les trois bouts de terrains privés mentionnés près du rond-point, qui appartiennent à l'ULG, au magasin Carrefour et à Soludec. Il y a une dernière anomalie qui existe déjà aujourd'hui, qui est l'abri-bus situé sur le terrain du magasin Carrefour. Enfin, il avoue qu'il y a un débordement sur le terrain de la Ville d'Arlon situé au centre sportif de la Spetz. Cependant il n'est pas incompatible avec l'étude de projet démarré par M. VAN HOOREBEKE concernant la réorganisation des espaces extérieurs du centre sportif et comprenant la création:

- d'un espace sportif plat,
- d'un parking,
- d'un parcours vita paysagé qui servirait d'élément d'interface entre le centre sportif et la ville.

Le projet s'harmonise donc assez bien avec les premières idées que M. VAN HOOREBEKE avait lancées sur son croquis.

Pour terminer, M. SCHUSTER trouve la suppression des différents « tourne à gauche » et des feux tricolores particulièrement judicieuse.

M. TRIFFAUX pense également que c'est un très beau projet. Cependant, au milieu de l'Avenue de Longwy, à mi-parcours entre le carrefour du Liedel et le chemin piétonnier, il rappelle que M. DAVIN a mentionné des parkings uniquement du côté Waltzing, et non du côté de la ville à cause des habitations. Mais à partir des kots de la FUL (du n°155 jusqu'au n°167), certains immeubles n'ont plus de cour devant chez eux et sont à front du trottoir. Il y a une dizaine de ménages qui se garent devant chez eux et pour lesquels le MET a continué les emplacements de parking le long de la station météo de la FUL, il y a plusieurs années. Ils pourraient aller se garer en face, mais il y a également des habitants qui occupent le parking devant chez eux. De plus il va y avoir un bâtiment supplémentaire là où se situe la station météo de la FUL, ne laissant aucune place de parking pour ce tronçon.

M. DAVIN illustre sur le plan la zone des kots de la FUL et expliquent qu'ils avaient dessiné les voitures à cet endroit mais qu'ils se sont rendus compte que ces dernières empiétaient sur le domaine public. Ce projet a alors été examiné par un audit indépendant faisant partie du SPW qui a donné son avis sur les rayons de braquage, la position des passages pour piétons, et autre. Il leur a dit qu'ils ne pouvaient pas permettre aux gens de se garer à cet endroit et qu'il fallait reculer sur la piste cyclable et la voirie pour repartir. Lors d'une réunion, ils ont dit que s'ils supprimaient la possibilité à ces personnes de se garer perpendiculairement à leur maison, ceux-ci perdront un avantage qu'ils considèrent comme appréciable. Aujourd'hui, lorsque les gens se garent perpendiculairement, l'arrière de leur voiture dépasse sur le domaine public. M. DAVIN annonce qu'ils ont proposé de faire à cet endroit un trottoir d'une largeur supérieure à 1m50 afin qu'ils ne bloquent pas le passage à piétons lorsqu'ils se garent.

M. TRIFFAUX voulait faire remarquer certains immeubles à appartements plus loin qui sont contre cela. Il note qu'il y aura bientôt un bâtiment signalé en bleu, ce qui entrainera un manque d'emplacements de parking.

M. DAVIN dit que lorsque le bâtiment bleu sera construit, les charges d'urbanisme et le règlement communal imposeront de construire au minimum un parking par logement. Il espère qu'il y aura suffisamment de parking que pour garer les véhicules de toutes les personnes habitant à cet endroit, étant donné qu'un trajet long d'1km700 représente 5 maisons.

M. MEDINGER trouve ce projet séduisant et pense que s'ils étaient moins gourmands sur le plan budgétaire, ils auraient pu prolonger le projet, vu que c'est une réhumanisation de la N4 jusqu'à la frontière de Steinfort. Il rappelle qu'en matière de réhumanisation, c'est sur ce tronçon qu'il y a eu 3 morts en 3 mois, toutefois il ajoute que le Bourgmestre a fait une intervention auprès

du ministre PREVOT concernant ce tronçon. Il demande s'il y a un espoir de prolongement dans ce sens.

M. le Bourgmestre explique que le Ministre PREVOT devait venir à Arlon lors de l'annonce des subsides ou de l'aide du FEDER il y a quelques semaines, mais qu'il a dû remettre sa visite à plus tard. Cette sécurisation depuis le bas du Wolberg jusqu'à la Spetz était indiquée dans le planning qu'il devait lui montrer. Il pense que le Ministre est particulièrement attentif à cela et il fait savoir que le bourgmestre d'Attert veut continuer à sécuriser sa partie. C'est pourquoi le Bourgmestre est optimiste pour penser qu'il y aura un prolongement à la Spetz jusqu'au pied du Wolberg.

M. MITRI se dit très sensible à la question de M. MEDINGER, pour laquelle le Bourgmestre a mentionné, lors de la réunion avec la SPW pour la présentation de l'avant-projet, que la sécurisation de la route de Steinfort est décidée et approuvée. Le projet de M. DAVIN sera donc phasé à partir du Carrefour du Liedel et Steinfort, étant donné que c'est un projet ambitieux avec un budget conséquent. Cela permettra la sécurisation et le déplacement d'une partie du budget vers cette portion « meurtrière ».

M. SAINLEZ félicite la superbe présentation et s'interroge sur le devenir des arbres situés le long des anciens murets de l'ULG.

M. DAVIN répond que les arbres vont disparaître et précise que les arbres présents sur le domaine public sont aujourd'hui très imposants avec des dents creuses à différents endroits. De plus, ils cachent un bel espace végétal situé derrière le mur et ne sont pas compatibles avec l'idée de création d'une piste cyclable. Dans une version préalable, lorsqu'ils avaient placé les cyclistes sur la route, il y avait un gain de place qui permettait de garder les arbres. Cependant, comme il l'a mentionné au début de l'exposé, ils ont voulu faire de la continuité un élément très important, car ils souhaitent que le trajet des cyclistes entre les ronds-points soit le plus rectiligne possible. Par conséquent ils seront obligés d'abattre les arbres qui se trouvent sur le domaine public le long du mur de l'ULG, si d'autres sont plantés au milieu de la chaussée.

M. SAINLEZ pense que la solution « tampon » voiture-vélo est la meilleure lorsqu'il y a l'espace nécessaire, mais il a un doute concernant l'idée de mettre les vélos, les piétons et les voitures du même côté au niveau de la dernière partie de l'Avenue de Longwy, avant le carrefour de la Spetz. Il a peur que dans la pratique, les voitures se mettent sur la partie vélos-piétons. Les gens auront forcément besoin de se garer devant leur maison, mettant en péril la continuité de la jonction.

M. DAVIN se pose également la question et espère que le code de la route et la civilité des personnes seront mis en pratique, par exemple lorsqu'un riverain à l'habitude de stationner devant une piste cyclable, un cycliste ira l'avertir poliment qu'il ne peut se garer à cet endroit. En cas de récidive, le cycliste avertira la police afin de faire bouger les choses. M. DAVIN affirme que l'aménagement ne peut pas se faire sans règle, ni loi, ni civilité, et aspire à ce que les gens respectent le projet lorsqu'il sera mis en place. Il cite l'exemple du réaménagement de la cour devant l'INDA, pour lequel ils ont démolé les murs, enlevé les grilles et installé quelques potelets. Il pensait que ça serait une catastrophe si ce bel endroit était dégradé. Hors depuis sa création il n'y a jamais eu la moindre détérioration car, selon lui, les gens respectent ce qui se fait de mieux. Il revient sur le point concerné et pense qu'il est possible de stationner quelques minutes pour un déchargement, mais qu'il est interdit de se garer complètement. Il n'a pas envie de mettre des potelets partout vu que ça consomme des centimètres d'espace entre une bordure et une piste cyclable.

M. SAINLEZ revient sur la remarque de M. MEDINGER concernant la route de lancement des vélos qui ira soit vers Weyler soit vers Sterpenich-Steinfort après le long point, et est forcé de constater que le cycliste aura difficile.

La création d'une jonction sera ainsi obligatoire et nécessitera un effort d'entretien de la part du SPW.

M. DAVIN souhaite insister sur le fait que le MET est venu nettoyer suite à la diffusion d'une vidéo, et qu'aucun vélo ne monte sur cette piste cyclable qui vieillit très mal. Elle est cependant très bien utilisée dans la zone entre Barnich et la frontière, où elle est placée sur la voirie. D'après l'information reçue de M. TRILLET, directeur du SPW d'Arlon, le SPW souhaite effectuer une première dépense pour la mise à deux bandes de circulation de la N4 entre la Spetz et Barnich, comprenant des pistes cyclables situées sur la chaussée pour qu'elles restent praticables.

M. PERPETE poursuit les dires de M. DAVIN concernant les choses à respecter et pense que la proximité de la police joue un rôle important près de l'INDA. De plus, suite aux propos de M. SAINLEZ sur ce tronçon, il est logique que la Région wallonne ait installé des poubelles sur les parkings routier, afin d'éviter tout déchet déposé à terre. Néanmoins, il s'est avéré que les poubelles débordaient et qu'elles n'étaient pas vidées aussi souvent qu'il aurait fallu. De plus certaines personnes et frontaliers y jetaient des sacs et des choses plus volumineuses. Le résultat est tel qu'il a été demandé de retirer les poubelles pour qu'il n'y ait plus de déchets. Suite au retrait des conteneurs au carrefour du Liedel, il mentionne qu'aucun déchet n'a été retrouvé depuis lors.

M. GAUDRON déclare également que c'est un beau projet qui va donner une autre image à toute une aile de la ville d'Arlon et demande combien d'années seront nécessaires pour réaliser un tel projet.

M. DAVIN lui répond que ce sera en fonction des budgets disponibles. La seule réponse qu'ils ont est que la portion Spetz-Barnich sera réalisée en 2017, et le rond-point du Liedel en 2018. Pour la suite, ça sera en fonction des enveloppes disponibles, vu qu'il n'y a pas d'agenda bien défini.

M. le Bourgmestre ajoute qu'ils se battront pour que ça aille le plus rapidement possible.

Mme DENIS-TRUM demande pourquoi est-ce que la sécurisation se fait d'abord à partir du Wolberg jusqu'à la Spetz et ensuite par le Liedel, au lieu de commencer par le rond-point de la Spetz en remontant.

M. DAVIN lui répond qu'il y a eu 3 morts sur ce tronçon il y a peu de temps et que ça va faire bouger les choses.

Mme DENIS-TRUM s'interroge sur le nombre de décès au Carrefour du Liedel et pourquoi est-ce que le Liedel est la priorité n°1, et non la Spetz.

M. DAVIN n'a pas de réponse.

M. DENIS-TRUM pense qu'il y a un ordre de priorité grâce aux phasages déterminés par le SPW et se demande alors combien de phases sont prévues.

M. DAVIN n'a pas de réponse précise à ce sujet.

Concernant le carrefour du Liedel, Mme GOFFINET rappelle qu'ils avaient évoqué le problème de fluidité du carrefour causé par les feux qui n'étaient pas intelligents, à la différence de ceux placés à la Spetz. Le rond-point permettra donc de régulariser le trafic.

M. LAFORGE souhaite revenir sur l'espace entre le magasin Carrefour et le carrefour de la Spetz en demandant s'il n'est pas possible d'envisager la piste cyclable et le trottoir au milieu de la voirie. Il pense ainsi aux riverains qui ont acheté des maisons avec emplacements de parking, et aux cyclistes qui pourraient traverser la voirie sur les passages pour piétons prévus, permettant de garder les parkings devant les habitations.

M. DAVIN répond que c'est un cas qu'ils ont étudié et dessiné lors des multiples réunions qu'ils ont eues, et où des postulats ont été conservés, notamment la continuité du type d'équipement. Ils ont tenté de ne pas mélanger les différents modèles de situation. Il y a donc :

- un trottoir pour les piétons,
- une piste cyclable de chaque côté et de bout en bout,
- une voie de circulation en continue pour les camions et voitures dans la partie centrale.

La position des parkings est la seule modification :

- soit des deux côtés,
- soit il n'y en a pas,
- soit d'un côté,
- soit en position centrale.

Cependant, ce sont des équipements fixes et non des zones de mobilité.

Lorsque les cyclistes étaient placés au centre, comme à Marche-en-Famenne où tout le monde se félicite du renouveau de ce quartier suite à l'aménagement du boulevard urbain, il s'est avéré que c'était extrêmement dangereux. Après une lecture impressionnante sur le cyclisme, M. DAVIN affirme que ramener les cyclistes au milieu du rond-point représente une catastrophe. Ainsi, en les conduisant au milieu du carrefour de la Spetz, il fallait avant tout les dévier pour les amener sur les côtés et non pas les laisser entrer dans le rond-point par la partie centrale. Ils ont finalement oublié cette idée et se sont tournés vers la moins mauvaise solution qui est de les mettre en partie centrale de la voirie pour créer des parkings de chaque côté et sur toute la longueur de cette portion.

M. LAFORGE demande si les gens ne seraient pas plus vigilants en sachant qu'il n'y a pas de ligne droite continue et qu'ils doivent donc faire plus attention aux autres moyens de transport. Chacun serait plus vigilant par rapport à sa position et ça mettrait un peu plus de sécurité sur une petite partie.

M. DAVIN avoue que cela peut s'expliquer comme ça mais il faut se rendre compte que si on les met sur les côtés, il faut compter tout d'abord le nombre de parking tracés.

M. LAFORGE en a compté 42 mais il pense avant tout aux 15 maisons situées d'un côté et aux 18 maisons placées de l'autre côté.

M. DAVIN affirme qu'il en a beaucoup moins lorsque l'on fait abstraction des places situées devant les parkings, les garages et aux emplacements des poteaux d'éclairage. Ils améliorent la situation en les augmentant mais l'inconvénient est qu'ils devront traverser la chaussée pour s'y rendre. Il s'interroge alors sur la situation de la gare concernant les maisons qui sont situées entre le bâtiment du chemin-de-fer et le rond-point de la place des Fusillés, et où les emplacements de parking sont placés en face des habitations et au milieu. Il espère qu'avec ce contexte urbain aux fronts de bâtisses très rapprochés, cela fonctionnera aussi bien qu'à l'Avenue de la Gare.

M. LAFORGE demande si les riverains ont été consultés.

M. DAVIN répond par la négative, hormis la réunion interne, c'est-à-dire la première présentation du projet, où tout se passe. Il souhaite qu'une réunion de présentation soit organisée rapidement avec tous les riverains concernés car il pense que c'est important qu'ils reçoivent l'ensemble de l'information en une fois pour comprendre les tenants et les aboutissants du projet.

M. MITRI souhaite ajouter que le SPW a demandé et souhaite organiser une réunion pour les riverains où les différents intervenants seront présents pour expliquer le projet. Cependant il revient sur le choix de philosophie concernant l'allée centrale et l'allée de part et d'autres, en rappelant les propos de M.

DAVIN. Selon ce dernier, ils ont discuté longuement de ce type de mobilité pour les cyclistes avec la Commission de Mobilité. Il s'est avéré qu'il valait mieux placer les cyclistes de part et d'autre du côté de la ville. Dans le cas contraire l'allée centrale pour cyclistes aurait été réservée uniquement pour les experts en cyclisme, et non pour les cyclistes de tous les jours. De plus le but de la réhumanisation de cet axe est de donner l'accès à quiconque veut l'utiliser.

Mme WILLEMS souhaite poser une question concernant les dires sur la N4 qui est une route à grande circulation et s'étonne de la petite portion centrale réservée à la zone de promenade. Elle ne voit pas l'intérêt et lui demande quelle a été sa réflexion.

M. DAVIN lui répond que c'est une question d'utilisation de l'espace et que c'est l'endroit le moins intéressant au niveau paysagé. Il lui semble qu'une double rangée d'arbres est nettement plus profitable qu'une simple parce que la manière d'organiser les choses à cet endroit-là est importante, comme le long du mur et près du pont de l'Avenue du 10^{ème} de Ligne. La première réflexion est de mettre d'avantage de végétation pour rendre cette portion la plus humaine possible et comme ils n'ont pas envie de planter des arbres en quinconce ou trop proche l'un de l'autre, ils veulent mettre à profit cet espace pour éventuellement s'y promener. Le développement des écoles supérieures à cet endroit est selon lui quelque chose d'important et la question est donc de savoir comment vont évoluer le site de l'ULG et le campus Callemeyn. Il y a des envies d'un côté comme de l'autre et les directeurs d'écoles ont vraiment envie d'avoir une liaison très harmonieuse entre les deux complexes. Ils espèrent que ce genre de promenade sera également utilisé par les étudiants qui devront aller d'un complexe à l'autre. Il reconnaît cependant que c'est un peu « gratuit » puisqu'il y a déjà un trottoir de chaque côté et que cet espace n'est pas vraiment nécessaire, mais c'est la conséquence de leur envie de mettre deux rangées d'arbres plutôt qu'une.

M. GOEDERT fait une observation concernant les riverains proches de la Spetz qui n'ont pas acquis leurs emplacements de parking. Ceux-ci font en effet partie de la voie publique. Il pense que la plus-value liée à l'aménagement de la voirie et de l'espace sera plus importante que le fait d'avoir le parking en façade.

M. TURBANG trouve cela très bien et félicite M. DAVIN. Il pense quelque part que les petites nuisances individuelles seront largement compensées par les avantages environnementaux et de qualité. Il demande ensuite quel sera le revêtement utilisé pour la zone centrale pour les piétons.

M. DAVIN lui répond que ça sera des pavés.

M. SAINLEZ se met à la place des riverains concernant les aménagements réalisés pour les vélos à Arlon et trouve que beaucoup de tronçons ne sont pas respectés par les automobilistes. Il suppose que ça sera également le cas pour ce projet et c'est pour cela qu'il demande s'il est possible d'intervertir le parking et la route, en laissant la piste cyclable le long des maisons. Cela placerait la sécurité sur les cyclistes et donnerait au riverain un accès de plus d'un mètre à sa propriété.

M. DAVIN explique que si les emplacements de stationnement sont positionnés le long de la piste cyclable, il n'y aura pas la place étant donné qu'une protection de 80 cm doit être placée de chaque côté pour les portières, soit 1m60 qu'ils n'ont pas.

M. SAINLEZ souhaite ajouter que le fiasco de Marche-en-Famenne est dû aux vélos qui traversent les ronds-points, ce qui est très dangereux puisque l'automobiliste regarde à l'extérieur du rond-point et non vers l'intérieur d'où provient le cycliste.

M. BALON conclut qu'il faut un point de départ pour toute chose et dans ce cas-ci, il y a la décision de commencer par le carrefour du Liedel, considéré

comme l'une des entrées d'Arlon la moins agréable. De plus, vu qu'il est proche du centre-ville, il faut donner la possibilité aux gens de prendre cette avenue pour entrer par la rue Godefroid Kurth, car un bon nombre vont se perdre en descendant la rue des Déportés. Il rappelle qu'une série d'autres projets aussi importants sont à l'étude au SPW et sont défendus par la Ville. Selon lui une vingtaine d'années seront nécessaire pour terminer tous ces projets. Suite à cela il cite :

- premièrement, deux phases des contournements Sud et Ouest d'Arlon sur les quatre prévues sont terminées. Ce contournement doit être absolument terminé pour dégorger la place de l'Yser.
- deuxièmement, le rond-point doit impérativement être créé à la Drève de l'Arc-en-Ciel qui est l'un des endroits les plus accidentogènes et dangereux d'Arlon.
- troisièmement, le SPW veut faire un rond-point à la sortie de l'autoroute en direction de Virton, où il n'est pas toujours simple de traverser.

M. BALON avoue que les seules certitudes pour le moment dans ce contexte sont :

- La fin de la remise en état de la N4 vers Luxembourg, où les premiers travaux à partir du Wolberg ont commencé en 2002 et se termineront en 2018,
- Le contournement d'Arlon qui est repris dans le plan de secteur de 1978,
- L'aboutissement du Wolberg vers la Spetz,
- Le rond-point près du parc commercial de l'Hydrion,
- L'argent pour le Liedel.

Mme GOFFINET ajoute que le plus important est la vision, traduite et montrée en priorité par le SPW, qui représente le schéma directeur du développement futur d'Arlon et de ces axes routiers. Au niveau de l'urbanisme ils sont contents d'avoir ce projet qui leur permet d'avoir un appui pour le développement futur des constructions situées à proximité de ces axes. Elle fait savoir qu'au travers de cette présentation, M. DAVIN a identifié les principaux endroits stratégiques en discussion : ils ont donc une directive claire du SPW qui les aidera à les guider pour l'aménagement le plus adéquat possible de ces parcelles.

M. TRIFFAUX précise les dires de M. BALON en ajoutant que le carrefour du Liedel est effectivement une entrée importante mais également un carrefour où des accidents se produisent très fréquemment, avec des dégâts matériels pour la plupart. Il est en effet très risqué de tourner à gauche au carrefour du Liedel pour prendre l'Avenue de Mersch lorsque l'on vient de Martelange. De plus, avant le placement des feux, le carrefour de la Spetz était autrefois extrêmement dangereux.

Pour terminer, M. le Bourgmestre se demande si M. DAVIN a une idée du timing et de la prochaine étape.

M. DAVIN lui répond que, pour eux, c'est la clôture du projet pour le déposer au SPW. Avec le projet finalisé, le SPW pourra demander un permis d'urbanisme et donc le dossier reviendra à la commune d'Arlon. Le SPW leur a demandé de le diviser en secteur de manière à ce que celui-ci puisse le mettre en adjudication par zone et pour que le SPW puisse le gérer lui-même par la suite.

M. le Bourgmestre souhaitait connaître ces précisions afin de savoir quand la Commune doit intervenir pour faire accélérer les choses et rassurer.

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

- d'approuver l'avant-projet de plan communal d'aménagement du site de Stockem tel que présenté par le bureau Impact
- de fixer le contenu minimum du rapport sur les incidences environnementales comme suit:

- un résumé du contenu et une description des objectifs de l'avant-projet de plan, ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents;
 - la justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article 1er, § 1er;
 - les caractéristiques humaines et environnementales du territoire visé et de ses potentialités ainsi que l'évolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en œuvre;
 - les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière non négligeable;
 - les problèmes environnementaux liés à l'avant-projet de plan communal d'aménagement qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/C.E.E. et 92/43/C.E.E.;
 - les problèmes environnementaux qui concernent les zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la directive 96/82/C.E. ou si l'avant-projet de plan prévoit l'inscription de zones destinées à l'habitat, ainsi que de zones ou d'infrastructures fréquentées par le public à proximité de tels établissements;
 - les objectifs pertinents de la protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan;
 - les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs;
 - les incidences sur l'activité agricole et forestière;
 - les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9°;
 - les compensations proposées par le Gouvernement en application de l'article 46, § 1er, alinéa 2, 3° - Décret du 30 avril 2009, art. 33);
 - la présentation des alternatives possibles et de leur justification en fonction des 1° à 10°;
 - une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées;
 - les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan communal d'aménagement;
 - un résumé non technique des informations visées ci-dessus ; Sachant que le contenu du RIE pourrait se rapprocher de la table des matières ci-jointe;
- de soumettre l'avant-projet de PCA et le projet de contenu du RIE pour avis à la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire, au Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, à la Direction de l'Aménagement Local et à la Direction Provinciale de l'Urbanisme.

- de transmettre copie de la présente délibération aux instances précitées.

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

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver le procès-verbal de la séance précédente.

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

M. BALON en profite pour faire le point sur la Grand-rue. Jeudi dernier, il était sur le chantier et il a pu remarquer qu'il y avait des problèmes au niveau du pavage. Il a appelé M. PONCIN, lui-même sur le chantier, qui s'est posé les mêmes questions. Ils ont essayé de voir ce qui était en train de se produire, en poursuivant le vendredi et en faisant venir M. DELHAISE de la société INTERBLOC de Libramont. Ils se sont ainsi rendu compte d'un problème à la production et la décision a été prise le lundi matin, avec les réunions de chantier, d'arrêter le chantier. Néanmoins la petite ruelle sera vite terminée grâce à une partie des pavés de couleurs et de meilleure qualité. L'autre partie des pavés de mauvaise qualité était destinée à la partie centrale des losanges. Ils ont commencé à s'effriter à cause du temps de séchage insuffisant par rapport à l'après-séchage où les pavés sont placés dans des tambours pour arrondir les angles. Deux solutions se présentaient : soit récupérer des pavés pour reprendre deux jours avant le congé du bâtiment, soit mettre les pavés de qualité en gardant la place pour mettre les losanges, ce qu'ont interdit MM. BALON et PONCIN. Ils ont alors préféré tout arrêter et le chantier reprendra après le congé du bâtiment. Une série de pavés seront à ce moment-là enlevés pour mettre des pavés de qualité. Ils sont en train de perdre un peu de leur temps d'avance, mais M. BALON pense que ça serait une bonne chose qu'ils finissent au mois d'août.

M. le Bourgmestre demande si KRINKELS va démarrer le 15 août ou s'il va attendre que les pavés soient terminés avant de réattaquer la phase 2.

M. BALON répond qu'ils vont attendre d'être plus loin dans la phase 1 avant de reprendre la phase 2. Il ajoute également que la braderie ne se fera pas sur ce tronçon, en accord avec Mme ARNOLD.

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

- Le 29 mai 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules Via Sesmara, 4, bte 1 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 03 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 29 mai 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Netzer, 19 (devant l'ancienne Banque Nationale) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de démontage et d'évacuation de citerne à mazout, pour la période des 08, 09 et 10 juin 2015 de 07h00 à 18h00.
- Le 01 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules Place de l'Yser du 32 au 36 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de toiture, pour la période du 03 juin 2015 de 07h00 au 05 juin 2015 à 19h00.
- le 01 juin 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules à la rue de Seymerich à Arlon, en raison de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 03 juin 2015 de 08h00 à 17h00.
- Le 01 juin 2015 : pour réglementer la circulation des véhicules à la rue de

Bastogne, 189 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 10 juin 2015 de 08h00 à 17h00.

- le 01 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue du Muselbur, 12 à Sampont, 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 juin 2015 de 08h00 à 17h00.
- Le 01 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue du Kirchberg, 30 à Sterpenich, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 04 juin 2015 de 08h00 à 17h00.
- Le 01 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue de Steinfort à Sterpenich, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de construction d'une maison d'habitation (pose d'une grue), pour la période du lundi 08 juin 2015 à 07h00 au mercredi 10 juin 2015 à 17h00.
- Le 02 juin 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules rue des Espagnols, 146 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de pose de câbles foxt pour VOO.
- Le 02 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue Joseph Netzer et rue du 25 Août (depuis l'entrée de la Place Léopold côté Square Albert au carrefour de la rue des Déportés) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de réfection de voirie pour le compte de la Ville d'Arlon, pour la période du 03 juin 2015 à 07h00 à 17h00.
- Le 03 juin 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules Grand-Place et Rue du Marché au Beurre à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la fête Nationale Luxembourgeoise, pour la période du mardi 23 juin 2015 de 07h00 à 22h00.
- Le 03 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules Grand-Place, devant les n°s 19 et 21 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de châssis, pour la période du 08 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 03 juin 2015 : pour interdire le stationnement devant les n°s 103-104-105-106, rue des Deux Luxembourgs, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de rénovation d'immeuble de Mme Patty SCHMIT, pour la période du 01 juin 2015 à partir de 07h00 jusqu'au 31 juillet 2015 à 24h00.
- Le 03 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue Netzer, 19 (devant l'ancienne Banque Nationale) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de démontage et d'évacuation de citernes à mazout pour la période des 08, 09 et 10 juin 2015 de 07h00 à 18h00.
- Le 04 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à l'arrêt de bus avenue de la Gare (à l'entrée du rond-point en partie sur le trottoir et l'arrêt de bus, et rue de Diekirch, près de l'arrêt de bus devant le magasin Proximus avant la place Didier à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose de deux distributeurs de vente automatique de billets pour le TEC, pour la période du 10 juin 2015 à 07h00 au 17 juin 2015 à 17h00.
- Le 04 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules avenue de la Gare (devant l'ancien buffet de la gare) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement pour la période des 09, 10 et 11 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 04 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules avenue de la Gare, 61 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un

déménagement, pour la période des 09 et 10 juin 2015 de 08h00 à 18h00.

- Le 04 juin 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules rue des Faubourgs, 13 (angle de la rue de Diekirch) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 06 juin 2015 de 08h00 à 11h00.
- Le 04 juin 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules rue Saint-Hubert depuis le carrefour situé en bas de l'église jusqu'au carrefour de la rue Nicolas Schnock-Fouches à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la fête de la Musique par le Comité des Fêtes de Fouches, pour la période du samedi 27 juin 2015 à 08h00 au 29 juin 2015 à 08h00.
- Le 04 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue du Casino à Arlon, en raison de pose d'un candélabre rue du Casino passage pour piéton pour le compte d'Ores, pour la période du 10 juin 2015 de 12h00 à 18h00.
- Le 04 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules à la rue des Espagnols, 104-106 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement électrique pour le compte d'Ores, pour la période du 04 juin 2015 à 08h00 au 11 juin 2015 à 20h00.
- Le 04 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules sur le parking de la salle Saint-Bernard, en raison d'assurer le bon déroulement de la procession de la Fête-Dieu 2015, procession Saint-Sacrement, pour la période du samedi 06 juin 2015 à 09h00 au dimanche 07 juin 2015 à 18h00.
- Le 04 juin 2015 : pour réglementer le chantier rue Michel Hamélius, 90 à Arlon, en raison de la pose d'un échafaudage, pour la période du 04 juin 2015 à 07h00 au 12 juin 2015 à 18h00.
- Le 05 juin 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules à la route du Hirtzenberg et rue du Markewee à Udange, en raison du remplacement de conduite d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 10 juin 2015 à 07h00 au 04 septembre 2015 à 18h00.
- Le 05 juin 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation du chantier à l'avenue Nothomb, 18 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose d'une grue à l'avenue Nothomb, 18 à Arlon, pour la période du 10 juin 2015 de 08h00 à 16h00.
- Le 05 juin 2015 : pour réglementer le chantier rue Sainte-Aldegonde, 4 à Sterpenich, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de façade pour la période du 04 juin 2015 à 08h00 au 04 juillet 2015 à 18h00.
- Le 05 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 174 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux pour la période du 05 juin 2015 à 08h00 au 05 juillet 2015 à 18h00.
- Le 05 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Neufchâteau, 16 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 13 juin 2015 de 07h00 à 19h00.
- Le 05 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules de chantier sur le trottoir, rue des Déportés, 89 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de toiture et le placement d'une grue et d'une nacelle, pour la période du 08.06.2015 à 07h00 jusque 20h.00.
- Le 08 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue des Déportés, 80 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 12 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 08 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de la

Cova, 26 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 06 juin 2015 de 08h00 à 18h00.

- Le 08 juin 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à l'avenue de Mersch, 103 à Arlon, pour la période du 05 juin 2015 au 12 juin 2015, à l'avenue Nothomb, 18 à Arlon, pour la période du 08 juin 2015 au 16 juin 2015 et à la rue des Espagnols, 104 et 106 à Arlon, pour la période du 05 juin 2015 au 12 juin 2015, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement gaz et électricité pour le compte d'Ores.
- Le 08 juin 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la route du Hirtzenberg et rue du Markewee à Udange, en raison d'assurer le bon déroulement de remplacement de conduite d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 10 juin 2015 à 07h00 au 04 septembre 2015 à 18h00.
- Le 08 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules et le stationnement à la rue du Bastion et rue du Marquisat à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la livraison de matériaux (charpente) pour la construction d'un immeuble par l'entreprise ARTBOIS, pour la période des 10 et 12 juin 2015 de 07h00 à 18h00.
- Le 09 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue de Seymerich à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement à l'égout public pour la période du 12 juin 2015 à 07h00 au 17 juin 2015 à 18h00.
- Le 09 juin 2015 : pour régler le chantier et la circulation des véhicules rue de Viville, 64 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 par Monsieur BURTON David pour la période du vendredi 12 juin 2015 à partir de 07 heures jusqu'au mardi 16 juin 2015 à 08h00.
- Le 09 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la rue de l'Hydrion à Arlon, en raison de travaux de pose de câbles BT pour le raccordement de la banque CBC et appartements par l'entreprise COLLIGNON ENG. S.A. pour la période du 11 juin 2015 à 07h00 au 19 juin 2015 à 18h00.
- Le 09 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules à la rue de Bastogne, 174 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux organisés par M. Thierry LOUPPE, pour la période du 05 juin 2015 à 08h00 au 05 juillet 2015 à 18h00.
- Le 10 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules Place Léopold, au pied de l'escalier du Palais, côté gauche, en raison du bon déroulement du montage de l'exposition « Matisse » au Palais, pour la période du 23 juin 2015 de 10h00 à 17h00.
- Le 10 juin 2015 : pour régler le stationnement et le chantier à la rue des Haies, 4 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement électrique pour le compte d'Ores, pour la période entre le 22 juin 2015 à 07 heures et le 29 juin 2015 à 18h00.
- Le 10 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à l'arrêt de bus avenue de la Gare (à l'entrée du rond-point, en partie sur le trottoir et l'arrêt de bus) et rue de Diekirch près de l'arrêt de bus devant le magasin Proximus (avant la Place Didier) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose de deux distributeurs de vente automatique de billets pour le TEC, pour la période du 09 juin 2015 à 07h00 au 17 juin 2015 à 17h00.
- Le 10 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue des

Eglantines, 4, boîte 6 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison organisée par M. HUTTING Roméo, pour la période du 11 juin 2015 de 12h00 à 18h00.

- Le 11 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules Place Didier, 24 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 13 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 11 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue Léon Castilhon, 53 à Arlon, et rue Scheuer, en face du n° 80 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 14 juin 2015 de 08h00 à 20h00.
- Le 11 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules rue Michel Hamélius, 90 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison de cuisine, pour la période du 16 juin 2015 de 08h00 à 13h00.
- Le 11 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules Grand-Place, 35 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'électricité organisés par Mme DORBAN Virginie, pour la période du 22 juin 2015 au 30 juin 2015 de 08h00 à 17h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler la circulation des véhicules à la route de Diekirch, 370 et 371 à Frassem, en raison du bon déroulement des travaux de raccordement au réseau de distribution d'eau pour le compte de la SWDE, pour la période du 16 juin 2015 de 08h00 à 17h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules sur le chantier à l'avenue Nothomb, 18 à Arlon, en raison de la pose d'une grue, pour la période du lundi 15 juin 2015 de 08h00 à 16h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler le stationnement des véhicules et le chantier à la rue des Faubourgs, 2 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de tirage de câbles entre deux chambres de visite à hauteur du n° 2, rue des Faubourgs (ancien bâtiment ING) jusque 9, rue Léopold (café TWINS) à Arlon, pour la période du 18 juin 2015 à 07h00 au 25 juin 2015 à 18h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue de Steinfort à Sterpenich, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de construction d'une maison d'habitation (livraison de béton), pour la période du lundi 16 juin 2015 à 07h00 à 17h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler le chantier et le stationnement des véhicules à la rue Albert GOFFAUX, 25 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de toiture (pose de grue) par l'entreprise Toitures PERRANG Gregory sprl, pour la période du 15 juin 2015 à 07h00 au 26 juin 2015 à 18h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Marquisat, entrée du parking à l'arrière de l'Hôtel de Ville à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de réfection de trottoir-parking pour le compte de la Ville d'Arlon, pour la période du 16 juin 2015 à 08h00 au 26 juin 2015 à 18h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler la circulation et le stationnement des véhicules à la rue Sonnetty à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de réfection de voirie pour la période du 15 juin 2015 de 07h00 à 18h00.
- Le 12 juin 2015 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à Freylange, avenue de Pforzheim n°93 et rue de la Dîme n°3, Viville - rue de l'Eglise, n°11 et rue des Quatre Vents n°38, Weyler-rue Stehnen n° 3-13-14 en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de remplacement de raccords en plomb pour le compte de la SWDE, pour la

période du 15 juin 2015 à 07h00 au 03 juillet 2015 à 18h00.

- Le 12 juin 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules le long du Hall Polyvalent, sur la voirie arrière, sur le parking y attenant et à l'arrière de la Maison de la Culture à Arlon, en raison des évaluations externes 2015 organisées par Mme SIMON, pour la période du lundi 15 juin 2015 à 08h00 jusqu'au 19 juin 2015 à 17h00 (excepté le mercredi 17 juin 2015).
- Le 12 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules Place Didier, 24, bte 29 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 19 juin 2015 de 08h00 à 17h00.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules rue de Sterpenich (nouvelle école) à Arlon, en raison de travaux de terrassement - aménagement d'un quai d'embarquement à la nouvelle école de Sterpenich, pour la période du 15 juin 2015 à 07h00 au 04 juillet 2015 à 18h00.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules en raison d'assurer le bon déroulement de la manifestation en faveur du maintien de l'hôpital d'Arlon, organisée par le Collège communal d'ARLON, pour la période du samedi 20 juin 2015 de 13h00 à 16h00.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue de Toernich, 36 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 20 juin 2015 de 07h00 à 11h00.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue du Lavoir, 1 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 16 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer le stationnement des véhicules rue Saint-Dié, 73 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, pour la période du 16 juin 2015 de 08h00 à 18h00.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer le chantier à l'avenue du 10ème de Ligne, 78 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du lissage de la dalle de béton du parking situé derrière la haute école HENNALLUX (ancienne Caserne Callemeyn), la première phase la nuit du jeudi 18 juin 2015 au vendredi 19 juin 2015.
- Le 15 juin 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules carrefour Suisses et une partie de la rue des Faubourgs du n° 11 au 1 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la troisième édition de la fête de la Musique pour la période du samedi 20 juin 2015 à 13h00 au dimanche 21 juin 2015 à 19h00.
- Le 16 juin 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules en raison d'assurer le bon déroulement de la manifestation en faveur du maintien de l'hôpital d'Arlon, organisée par le Collège communal d'ARLON, pour la période du samedi 20 juin 2015 de 12h00 à 16h00, (changement d'heure).
- Le 16 juin 2015 : pour réglementer le stationnement et la circulation des véhicules, Place Léopold dans son ensemble, en raison d'assurer le bon déroulement de remise de la cloche du Bellis M916 organisé par le Lieutenant de vaisseau de première classe Tom Vleeschauwer, pour la période du vendredi 19 juin 2015 de 08h00 à 13h30.
- Le 16 juin 2015 : pour réglementer le chantier et le stationnement et la circulation des véhicules rue Godefroid Kurth, 61 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de placement d'un échafaudage pour travaux de rénovation de toiture et pose d'une grue, pour la période du 17 juin 2015 à 07h00 au 03 juillet 2015 à 08h00.

- Le 16 juin 2015 : pour réglementer le chantier avenue du 10ème de Ligne, 78 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du lissage de la dalle en béton du parking situé derrière la haute école Hennallux (Ancienne Caserne Callemeyn), pour la période entre le 18 juin 2015 et le 03 juillet 2015, pour une seule nuit : du jeudi 18 juin 2015 au vendredi 19 juin 2015.

6. Travaux communaux : Marché de Travaux : Aménagement d'un rond-point au Wäschbour (au centre des immeubles dits « les impressionnistes »). Approbation des conditions et du mode de passation

M. BALON fait savoir que le rond-point du Wäschbour ne va pas très bien et que la Ville d'Arlon était propriétaire de la partie à double circulation du rond-point. L'autre partie devait être privative et réservée à l'immeuble, mais malheureusement il y a 7-8 ans un géomètre s'est trompé, et cette partie avec une seule bande de circulation s'est retrouvée dans le domaine public. Par contre l'entrée de l'immeuble, comprenant les escaliers, qui devait être privative s'est retrouvée dans le domaine public, et ils ont mis plusieurs années pour que chacun récupère ses billes. Il est apparu plus raisonnable de reprendre l'entièreté du rond-point pour en faire un de qualité: en effet, il peut être pris en partant vers la droite ou la gauche ! La proposition est de faire un vrai rond-point avec deux anneaux, un en béton pour les gros transports et un en hydrocarboné, et des trottoirs amenant à ce rond-point.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MT-AO/15-1085 et le montant estimé du marché "Aménagement d'un giratoire dans le quartier du Wäschbour.". 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 120.315,00 € hors TVA ou 145.581,15 € 21% TVA comprise.

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

- Situation juridique du soumissionnaire (droit d'accès)
 - 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. Le pouvoir adjudicateur vérifiera l'exactitude de cette déclaration sur l'honneur implicite dans le chef du soumissionnaire dont l'offre est la mieux classée; il vérifiera le respect des obligations fiscales de tous les soumissionnaires belges dans les quarante-huit heures de la réception des offres via l'application Digiflow. Le pouvoir adjudicateur se réserve la possibilité d'inviter les soumissionnaires à compléter ou à expliciter les renseignements et documents concernés et à quelque stade que ce soit de la procédure de passation, s'informer, par tous moyens qu'il juge utiles, de la situation de tout soumissionnaire.
- Capacité économique, financière et technique du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)
la preuve de son agrégation dans la catégorie C (entreprises générales de travaux routiers), classe 1.

- 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 C (entreprises générales de travaux routiers), classe 1.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 421/731-60/20154007.

7. Travaux communaux : Exécution de Travaux : Construction d'un complexe scolaire à Waltzing. Approbation des avenants n°s 31 et 32 et du décompte final des travaux

M. BALON ajoute qu'ils avaient mis des préfabriqués sur des terrains adjacents au complexe, mais que l'opération peut se terminer vu que tout a été enlevé.

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

Article 1er :D'approuver les avenants 31 et 32 du marché "Ecole Fondamentale de Waltzing : Création d'un complexe scolaire" pour le montant total en plus de 4.0997,16 € TVAC, à savoir 39.536,08 € TVAC pour l'avenant 31 et 1.461,08 € TVAC pour l'avenant 32

Article 2 :D'approuver au montant de 4.836.062,36 € TVAC le décompte final des travaux.

Article 3 :De transmettre la présente délibération à la tutelle. Cette délibération sera exécutoire le jour de sa transmission à l'autorité de tutelle.

Article 4 :De financer cet avenant par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 722/723-60/2012/20097014

8. Travaux communaux : Exécution de Travaux : Réhabilitation à divers endroits et égouttage à Weyler. Approbation des décomptes finaux des travaux, du montant de la quote-part communale à souscrire au capital de l'AIVE et de la libération annuelle des parts de la catégorie F

M. BALON fait savoir que la Ville paye sa quote-part pour tous les dossiers d'égouttage pris en charge par la SPGE l'année suivant le décompte final de l'entreprise. La Ville est donc en train de payer des travaux qui ont pu être réalisés en 2009, 2010 ou 2011.

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

Article 1er: D'approuver les décomptes finaux au montant global de 587.893,89 € hors TVA, soit 387.966,36 € pour la Réhabilitation à divers endroits et 199.927,53€ pour l'égouttage à Weyler.

Article 2: De souscrire 4.938 parts de la catégorie F de 25€ chacune au capital de l'organisme d'épuration agréé, l'AIVE, correspondant à sa quote-part financière dans les travaux susvisés, soit 123.457,72 € arrondis à 123.450,00 €, dont 81.472,94 € pour la Réhabilitation à divers endroits et 41.984,78 € pour l'égouttage à Weyler.

Article 3 : De charger le Collège Communal de libérer annuellement le montant souscrit à concurrence d'au minimum 1/20ème de cette souscription jusqu'à la libération totale suivant le tableau repris en annexe.

9. Travaux communaux : Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour la démolition de l'ancien Pavillon du Tourisme. Approbation des conditions et du mode de passation

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1074 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour la démolition de l'ancien pavillon de la Maison du Tourisme". 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 4.132,23 € hors TVA ou 5.000,00 € 21% TVA comprise.

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

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 124/723-60/20151014.

10. Travaux communaux : Marchés de services : Désignation d'un auteur de projet pour la réalisation d'un terrain de football synthétique et la rénovation des infrastructures attenantes au complexe sportif de la Spetz. Approbation des conditions et du mode de passation .

M. BALON souhaite relier les points 10 et 11 et ajoute que lorsqu'il a repris les sports, en remerciant Mme TRUM et M. MEDINGER de l'avoir précédé à ce poste, il a pris la peine d'essayer de consulter un maximum de clubs pour voir où en étaient tous les dossiers. Le hall n°2 de la Spetz est déjà passé au Conseil communal et a été transmis à Infrasports, mais le hall n°1 est toujours à l'étude. C'est la volonté de l'ensemble du Collège et du Conseil de mettre l'accent et tous les efforts sur la Spetz pour qu'elle retrouve son lustre d'antan. Ils ont également évoqué le Parc sportif et récréatif, culturel et pédagogique de l'Hydrion qui est également à Infrasports, et dont le cahier des charges de la partie « hockey » proprement dite a été approuvé. Il espère ainsi avoir de bonnes nouvelles dans peu de temps. Il termine avec le football qui pose parfois de petits problèmes sur Arlon, dans les villages comme dans la ville elle-même. Le point n°11 évoque Fouches où de nombreuses réunions ont été nécessaires pour que tout le monde soit d'accord et permette la création d'un terrain synthétique à Fouches, avec une prise en charge de 12,5% par le club. Celui-ci a transmis une lettre à la Ville d'Arlon il y a quelques semaines pour indiquer que la première étape sera de trouver un auteur de projet afin de créer ce terrain synthétique. Il a aussi rencontré le club de football d'Autelbas dont le sujet est passé au dernier Conseil communal, qui a un problème d'éclairage et de buvette en train de couler dans le petit ruisseau. C'est pour cela qu'ils vont remplacer la buvette par une extension des vestiaires. Pour ce qui est de la Spetz repris dans ce point, il a rencontré et mis autour d'une table les clubs de Toenich, de Fouches, d'Autelbas et du football féminin en dehors desquels il n'a pas été possible de trouver des accords depuis des dizaines d'années, malgré les nombreuses tentatives de MM. BIREN, MEDINGER et EVEN pour trouver de l'espace et faire d'autres terrains. Tous ces clubs pensent qu'un terrain synthétique à la Spetz peut constituer la bonne solution et seraient d'accord pour que leurs équipes de jeunes, dans une entente cordiale, aillent y retrouver la place qu'il leur manque. Cependant il y a trois problèmes à résoudre à la Spetz :

- la création d'un terrain synthétique,
- le problème récurrent d'éclairage
- le problème de club-house qui ne répond à aucune norme du point de vue de l'hygiène et d'économie d'énergie.

A la Cova, il reste le problème des gradins en béton qui se dégradent et pour lequel un premier projet a été présenté à M. BALON qui l'a trouvé intenable. Il a donc renvoyé l'auteur de projet, désigné il y a plusieurs années, à ses études et il espère maintenant pouvoir présenter dans les prochains mois un projet de réfection des gradins subsidiable qui pourrait se retrouver dans un budget convenable. Il ajoute que les gens du football de Waltzing demandent à avoir également un terrain synthétique. Cependant il y a quelques années, ils ont eu un magnifique club-house et souhaitaient un terrain en cendrée mais M.

BALON leur a dit qu'il pourrait défendre un nouveau terrain que lorsque les gens de Fouches ou de la Spetz seraient servis. Il continue en disant que la semaine précédente :

- le projet pour le stand de tirs Arlonais a été approuvé ;
- les installations de la pétanque à la Cova ont été améliorées, celle-ci ne demande plus que de l'eau ;
- la demande d'un chronomètre pour l'athlétisme de l'ULA a été accordée ;
- une rencontre avec des personnes du tennis, notamment Garisart qui avance bien dans ses projets, avec un soutien de la Ville ;
- le Tennis Club de la Jeunesse Arlonaise est très content de sa coopération avec la Ville d'Arlon et a de nouvelles idées, hors elles prendront un peu plus de temps parce que les caisses se vident et qu'ils aimeraient un terrain supplémentaire et une extension de leur hall ;
- pour ce qui est du tennis de Waltzing, ils viennent de payer leur dette qui était le préalable avant une rencontre avec M. BALON, cependant le football de Waltzing a encore des dettes ;
- Les arts martiaux des écoles du Galgenberg, du Bloc Milan et du Centre, pour laquelle une série de travaux de rénovation va être remis en ordre, notamment les châssis de fenêtres, les remercient et sont contents ;
- le tir à l'arc cherche un nouveau terrain ;

M. PERPETE et lui-même ont remis de l'ordre dans les dossiers de Sampont, du Galgenberg et de Fouches, et tout est finalement parti : le dossier de Fouches a d'ailleurs franchi toutes les étapes. Il sait par ailleurs que M. PERPETE a des idées et il informe qu'ils reviendront un de ces jours avec des « PIQ » (petites infrastructures de quartier). Il continue en évoquant ce qui va moins bien et a été refusé :

- une demande pour le baseball, car il ne sait pas où le placer.
- une demande pour du football américain, pour lequel il est difficile de trouver un terrain.
- une demande de personnes faisant des compétitions internationales de voitures téléguidées qui souhaitent trouver un hall couvert fermé, de 400 à 600 m², ce qui lui paraît être une bonne demande.
- une demande du handball pour tenter de remettre ce sport à l'honneur. La Spetz paye des éducateurs les mercredis après-midi pour relancer le handball sur Arlon.
- une demande pour relancer le volley-ball sur Arlon, et pour lequel il faudra peut-être lancer un appel pour des cours les mercredis après-midi dans les écoles et pour trouver des moniteurs.
- le basketball cherche des terrains. Malgré leurs contacts avec l'Athénée, l'ISMA et la Ville, la recherche de solution n'est pas simple et risque d'être onéreuse.

De plus, il ajoute être de plus en plus favorable au cyclo-cross, car les trous existent déjà et que le cyclo-cross semble une solution tout à fait valable pour ceux qui ont envie de pédaler.

Concernant le football américain, M. SAINLEZ se demande s'il n'y aurait pas de la place pour eux à la Cova.

M. BALON répond par la négative et ajoute qu'ils ont essayé à divers endroits mais dès qu'ils passent quelque part, ils font plus de dégâts que les autres.

M. SAINLEZ ajoute qu'ils demandent juste une place pour leur entraînement le mercredi soir et que ça ne lui semble pas impossible de leur trouver une place à la Cova.

M. BALON accepte de les rencontrer puisqu'ils s'étaient déjà trouvés il y a un an et demi pour trouver un terrain définitif.

En ce qui concerne la pétanque, Mme TRUM précise qu'il souhaite mettre un WC.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1075 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour la réalisation d'un terrain de football synthétique et la rénovation des infrastructures attenantes au complexe sportif de la Spetz". 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 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 5 prestataires de services.

Article 3 : De solliciter une subvention pour ce marché auprès de l'autorité subsidiante, le SPW - Direction des Infrastructures Sportives, 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 764/721-60/20157043.

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

11. Travaux communaux : Marchés de services : Désignation d'un auteur de projet pour la réalisation d'un terrain de football synthétique et la rénovation des infrastructures attenantes au club de Fouches. Approbation des conditions et du mode de passation

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1076 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour la réalisation d'un terrain de football synthétique et la rénovation des infrastructures attenantes au club de Fouches". 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 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 5 prestataires de services.

Article 3 : De solliciter une subvention pour ce marché auprès de l'autorité subsidiante, le SPW - Direction des Infrastructures Sportives, 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 764/721-60/20157044.

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

12. Travaux communaux : Marché de services : Nettoyage des rues de l'entité d'Arlon. Approbation des conditions et du mode de passation

M. PERPETE fait savoir que la Commune est divisée en trois zones de nettoyage:

- la zone rouge qui représente l'intérieur de la petite ceinture, à l'intérieur du ring,
- la zone orange qui est comprise de l'extérieur de la zone rouge jusqu'au contournement d'Arlon,
- la zone verte qui est au-delà du contournement, c'est-à-dire la plupart des villages, etc.

Le marché qui leur est proposé concerne la zone orange où ils souhaitent que l'adjudicataire désigné ultérieurement s'occupe du balayage des voiries, du ramassage des feuilles mortes, du désherbage manuel et si nécessaire des nettoyages occasionnels en cas de manifestation, accident, urgence, etc. Un cahier des charges a été rédigé et prévoit des prestations régulières avec un planning précis pour le ramassage à la pince (l'un des plus efficaces), le balayage et le désherbage manuels, et le ramassage des feuilles mortes. Une périodicité est prévue de façon à ce qu'on puisse avoir une ville propre et pour cela, rien de tel qu'un planning régulier. La nature des prestations sont la chaussée, les trottoirs, les caniveaux, les places de stationnement, les voies piétonnes, les chemins et sentier, etc. Pour ce qui est de la périodicité :

- le balayage manuel des trottoirs, places et autre se fait une fois par jour, 3 fois par semaine, les lundis, mercredis et vendredis,
- le ramassage mécanique des feuilles, qui complète le nettoyage habituel des voiries, prévoit 35 jours minimum d'intervention par an, en fonction des besoins,
- le désherbage manuel des filets d'eau, trottoirs, îlots directionnels et autres, ou avec un appareillage mécanique, se ferait de mars à octobre en fonction des conditions climatiques.

Ce marché estimé pour 4 ans à 600.000 € serait d'abord passé pour 1 an et pourrait être reconduit au maximum 3 fois. Les critères sont :

- une pondération où 60% représenterait le prix auquel on additionnerait 12 fois le montant mensuel des prestations normales + le prix par heure supplémentaire pour des prestations occasionnelles qui sont estimées à 500 heures par an. Le prix horaire serait multiplié par 500. Ce prix compterait pour 60% des points dans les critères d'attributions,
- l'organisation permettant d'assurer la continuité du service compterait pour 30%, c'est-à-dire 15% pour l'organisation opérationnelle des moyens humains mobilisés (présentations, références, ...) et 15% pour le programme détaillé des exécutions des prestations (itinéraire des agents à pied et motorisés, les heures de début et de fin,...) de manière à ce que ce soit harmonisé sur tout le territoire concerné et que l'on puisse contrôler leur passage,
- 5% pour le délai d'intervention des missions ponctuelles et d'urgence relative,
- 5% pour le descriptif technique des engins et des outils.

Ils ont également voulu insérer une clause sociale mentionnant qu'au moins 10% devra être consacré à des personnes précarisées. Il lit textuellement : « *le pouvoir adjudicateur souhaite promouvoir l'emploi des personnes précarisées et impose à l'adjudicataire de réserver 10% du marché à des emplois appartenant à des entreprises d'économie sociale, des entreprises de travail adapté, des entreprises de formations par le travail, des entreprises d'insertion, etc.* ».

La zone orange se situe dans le ring, soit la zone rouge où l'intervention est triple par les travaux, l'asbl Centre-Ville et la Lorraine qui est adjudicataire. La zone verte sera mentionnée à un autre moment puisqu'elle concerne une grande partie du territoire communal.

Il rassure en disant que tout se fait en plus des balayeuses mécaniques. Pour cela la Commune est divisée en 29 zones où un passage systématique d'une des deux balayeuses se fait chronologiquement dans chacune. De plus, ils veulent donner un coup de main aux services communaux dans cette zone péri-urbaine, c'est-à-dire en ville, car il y a déjà toute une série de rues forts peuplées situées à proximité mais se trouvant dans la zone. Cela concerne donc des milliers d'habitants.

Pour terminer il souhaite remercier M. LECLERCQ qui a travaillé sur le dossier avec efficacité, et M. DESCAMPS, constatateur communal, qui a fait un gros travail de préparation et d'observation de plusieurs mois pour cerner les fréquences et arriver à quelque chose de financièrement soutenable permettant d'améliorer les choses.

Mme TRUM demande si les déjections des chiens seront ramassées en même temps, étant donné que cela provoque le mécontentement des gens. Elle mentionne l'article paru dans « Vivre à Arlon » et ajoute que certaines personnes commencent à rouspéter du côté de Schoppach, où ils s'envoient les excréments les uns chez les autres.

M. PERPETE répond que c'est un autre débat et fait savoir qu'ils ont reçu un courrier intéressant de 4-5 pages d'une citoyenne d'Arlon qui fait certaines constatations et émet une série de propositions, notamment par rapport aux déjections canines. Des choses se font déjà, certaines qui ne fonctionnent pas comme elles devraient peuvent être améliorées. Des propositions seront mises en concertation avec les habitants que ça intéresse, mais il y a un travail d'éducation par rapport au maître. C'est pour cela qu'il faut multiplier légèrement les canisites, où il faut prendre les discussions sérieusement. Certains disent qu'il faut clôturer pour que ça soit un endroit spécifique, d'autres refusent de peur que les chiens n'y aillent pas ou qu'ils ne fassent pas leurs besoins. Il faut peut-être envisager de faire des dessins au sol, des flèches, etc. On peut aussi distribuer une publicité incitant, placer des distributeurs de sachets, ... M. PERPETE a réagi à certains projets qui disaient qu'à New-York et à Vienne, ils avaient certaines idées. Il se demandait pourquoi ils n'essayaient pas de citer des villes qui sont comparables entre elles et où quelque chose fonctionne réellement. Cela représente un vrai problème et il pense que certains propriétaires de chiens manquent du respect le plus élémentaire lorsque l'on voit l'état des pelouses où jouent les enfants.

M. TURBANG souhaite faire remarquer qu'au final ça n'est qu'une question d'incivilité et d'éducation. De plus il rappelle que l'on fait souvent référence aux canisites mais pas très souvent aux toilettes publiques. Les déjections humaines sont présentes un peu partout dans les coins des rues et ruelles d'Arlon et il serait intéressant de faire un parallèle entre les canisites et les toilettes publiques.

M. PERPETE répond que la responsable de la lettre aborde ce sujet : les toilettes publiques ont fait polémique dans le cadre d'un marché car certains trouvaient que c'était trop luxueux, d'autres disaient que les gens n'iraient jamais et qu'il y aurait des accidents, De plus, l'Hôtel de Ville sert souvent pour ceux qui viennent se soulager au rez-de-chaussée, Nos Logis met également à disposition une toilette de chantier et il y a même un projet d'aménagement de toilettes et douches publiques, à l'arrêt à cause de travaux et de difficultés rencontrées avec un certain type de population. Il faut savoir que même à côté de toilettes publiques ou de toilettes de chantier gratuites et accessibles en permanence, une partie des gens vont uriner et déféquer à côté et dans les couloirs, que ce soit à l'Ecole Industrielle et Commerciale, à Nos Logis ou ailleurs. Cette problématique est difficile, pas seulement pour une question d'accessibilité, mais surtout pour une question d'état mental dans lequel certains se trouvent par moment. Par contre, M. PERPETE n'est pas sûr qu'il y ait une vraie demande pour des toilettes publiques car il se rappelle que les Conseil communaux des années 70 ont fermé certaines toilettes publiques, par exemple en dessous du monument du Général Patton.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-AOO/15-1005 et le montant estimé du marché "Nettoyage des voiries de l'entité 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 495.867,77 € hors TVA ou 600.000,00 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir l'appel d'offres ouvert comme mode de passation du marché et les critères de sélection suivants :

- Situation juridique du soumissionnaire (droit d'accès)
- 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.

- Une attestation prouvant que le soumissionnaire est en règle quant au paiement de ses cotisations de sécurité sociale. 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 candidat ou le soumissionnaire joint à son offre, une attestation dont il résulte qu'il est en règle par rapport à ses obligations fiscales professionnelles selon les dispositions légales du pays où il est établi. L'attestation porte sur la dernière période fiscale écoulée avant la date limite de réception des offres.
- 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.
- Est exclu de l'accès au marché, à quelque stade que ce soit de la procédure, sauf exigences impératives d'intérêt général, tout candidat ou soumissionnaire pour lequel il est établi qu'il a occupé, en tant qu'employeur, des ressortissants de pays tiers en séjour illégal au sens de la loi du 11 février 2013 prévoyant des sanctions et des mesures à l'encontre des employeurs de ressortissants de pays tiers en séjour illégal.

Le pouvoir adjudicateur vérifiera l'exactitude de cette déclaration sur l'honneur implicite dans le chef du soumissionnaire dont l'offre est la mieux classée; il vérifiera le respect des obligations fiscales de tous les soumissionnaires dans les quarante-huit heures de la réception des offres via l'application Digiflow.

Le pouvoir adjudicateur se réserve la possibilité d'inviter les soumissionnaires à compléter ou à expliciter les renseignements et documents concernés et à quelque stade que ce soit de la procédure de passation, s'informer, par tous moyens qu'il juge utiles, de la situation de tout soumissionnaire.

Une traduction des documents transmis pourra être réclamée sauf s'il s'agit de document officiel émanant d'une autorité publique et rédigé dans une des langues officielles belges.

Les soumissionnaires ou candidats ne sont pas dispensés de fournir les documents exigés et ce, même s'il les a déjà fournis dans une procédure antérieure organisée par le présent Pouvoir adjudicateur. En outre, la situation des soumissionnaires quant au droit d'accès et aux critères de sélection qualitative peuvent être revus avant l'attribution du marché conformément à l'article 58, §5 de l'AR du 15 juillet 2011 afin de vérifier que leur situation ne s'est pas dégradée, sans qu'un soumissionnaire qui ne remplissait pas les conditions au moment de référence ne puisse prétendre à son intégration à ce stade de la procédure.

- Capacité économique et financière du soumissionnaire (sélection qualitative)

- Une déclaration bancaire appropriée établie conformément au modèle figurant à l'annexe 3 de l'AR du 15 juillet 2011.
Capacité technique du soumissionnaire (sélection qualitative)
- Une liste de prestations 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. Minimum requis : au moins 5 prestations
- Une déclaration indiquant les effectifs moyens annuels du prestataire de services et l'importance du personnel d'encadrement pendant les trois dernières années.

- Une liste des noms et qualifications professionnelles appropriées des personnes chargées de l'exécution du marché.
- Une déclaration indiquant l'outillage, le matériel et l'équipement technique dont le prestataire de services disposera pour la réalisation du marché.

Article 3 : De soumettre le marché à la publicité européenne.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget ordinaire de l'exercice 2015, article 875/124-06 et qui sera prévu au même article du budget ordinaire des exercices suivants.

13. Travaux communaux : Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour les travaux de modification de deux voiries suite à la suppression du passage à niveau de Stockem. Approbation des conditions et du mode de passation

M. BALON pense peut-être que certains vont être étonnés de voir le passage à niveau réalisé par Infrabel et dont les plans répondent à ce qui avait été demandé précédemment pour les PMR. Par contre Infrabel a signalé que la modification de l'égout sera à la charge de la Ville d'Arlon. A partir du moment où un tunnel est fait sous voies, il faut passer à travers l'égout. Il faut donc le modifier malgré que la SNCB l'ait autorisé en son temps à passer en dessous de leurs voies, c'est-à-dire une propriété privée, à la condition que le propriétaire de l'égout résoudrait les problèmes qui en résulteraient.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1083 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour les travaux de modification de 2 voiries suite à la suppression du passage à niveau de Stockem". 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 41.298,00 € hors TVA ou 49.970,58 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 5 prestataires de services.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 421/731-60/20154015.

14. Travaux communaux : Marché de Services : Contrôle annuel de sécurité des aires de jeux pour la période 2015-2017. Approbation des conditions et du mode de passation

M. PERPETE ajoute que c'est une obligation légale et qu'ils ne veulent pas faire prendre de risque aux enfants.

Puis, le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents :

Article 1er: D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSP/15-1080 et le montant estimé du marché "Contrôle annuel de sécurité des aires de jeux situés sur le territoire communal, 2015-2017". Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant global estimé s'élève à 18.595,04 € hors TVA ou 22.500,00 € 21% TVA comprise pour les 3 ans.

Article 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 3 prestataires de services.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget

ordinaire de l'exercice 2015, article 766/124-06 et qui sera prévu au même article du budget ordinaire des exercices suivants.

15. Travaux communaux : Marché de Services : Extension de la mission d'auteur de projet pour la « Rénovation de l'égouttage et de la voirie rue du Bourg à Barnich »

M. MITRI revient sur ce point qui est déjà passé au Conseil communal du 22 avril 2015 relatif à l'extension de marché attribuée à ce moment-là pour cette rénovation et comprenant aussi la partie de l'égouttage. Suite aux demandes formulées au niveau du Conseil communal concernant l'élargissement et le partage du trottoir des piétons avec les cyclistes, la question a été posée à l'auteur de projet qui a revu le dossier. Il a répondu qu'il fallait prévoir une piste partagée de 2m20, semblable à celle de la rue du Maitrank. L'auteur de projet a donc revu et demandé la possibilité d'extension du marché pour laquelle le Collège, après vote et accord du Conseil, reverrait le nouvel avant-projet de la rue du Bourg. Celui-ci ne touchera pas à l'étude d'égouttage puisque les besoins sont simplement de rectifier et élargir le trottoir, et de rectifier la courbure de la voirie. Il repassera au Conseil avec une étude détaillée, ce qui amènera à une modification des prestations supplémentaires s'élevant à un prix forfaitaire de 0,9% de l'estimation totale.

M. le Conseiller G. MEDINGER insiste auprès de M. l'Echevin des travaux pour qu'il reste en contact étroit avec les services de l'AIVE qu'il connaît bien, et notamment avec M. LEJEUNE, concernant le problème de gestion des eaux de ruissellement. Il fait savoir qu'à l'heure actuelle, l'auteur de projet n'a pas d'indications précises quant au placement d'un branchement qui servirait à récupérer les eaux de ruissellement venant de la rue de Bardenbourg et de la base du Wolberg. Ça serait dommage qu'après la construction de cette nouvelle voirie, il faille tout ouvrir pour intégrer ce genre de « Y » dans les canalisations qui pourraient par la suite être branchées sur les travaux envisagés par l'AIVE.

M. BALON explique qu'il y a une dizaine de jours à l'Hôtel de Ville se retrouvaient une vingtaine de personnes (le vice-président de la SPGE, les Bourgmestres de Steinfort et de Grass,...) et toute une série de fonctionnaires luxembourgeois et belges avec à leur tête le chef de SIDERO (AIVE luxembourgeoise), pour reparler de tous ces problèmes, de la nouvelle station d'épuration notamment à Sterpenich pour Steinfort, Sterpenich et Grass, ainsi que tout ce qui se fait du côté d'Ikea.

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

Article 1er : D'approuver l'extension de mission de l'auteur de projet, le Bureau d'Etudes BGS de Habay-la-Neuve au taux forfaitaire de 0,9% du montant estimé des travaux.

Article 2 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 421/731-60/20154014.

16. Travaux communaux : Marché de Fournitures : Acquisition de matériel pour l'entretien des espaces verts 2015. Approbation des conditions et du mode de passation

M. PERPETE ajoute que c'est un marché proposé en procédure négociée sans publicité, avec consultation de sept fournisseurs. Il y a 10 lots de matériels comme des tronçonneuses, débroussailleuses, tailles-haies, broyeuses, tondeuses et autres, qui s'usent assez vite au rythme où ils sont utilisés par les ouvriers communaux. Par ailleurs les équipes ont été progressivement renforcées et il faut donc les équiper pour une plus grande efficacité. De plus, certains travaux nécessitent actuellement d'avantage de matériels et de mains-d'œuvre à cause des nouvelles réglementations anti-herbicides, anti-pesticides et autre, qui ont été votées particulièrement au Parlement wallon. Celles-ci commencent à s'appliquer en nous obligeant à utiliser moins de produits chimiques

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSP/15-1086 et le montant estimé du marché "Fourniture de matériel pour l'entretien des espaces verts en 2015". Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 35.151,06 € hors TVA ou 42.532,79 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 7 fournisseurs.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 766/743-52/20157022.

17. Travaux communaux : Marché de Fournitures : Fourniture d'éclairage de type LED pour la salle Vauban. Approbation des conditions et du mode de passation

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNFA/15-1084 et le montant estimé du marché "Fourniture d'éclairage de type LED pour la salle Vauban". 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 2.000,00 € hors TVA ou 2.420,00 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir la procédure négociée par facture acceptée comme mode de passation du marché avec consultation de 3 fournisseurs.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 124/723-60/20151005.

18. Travaux communaux : Marché de Fournitures : Acquisition de mobilier de bureau. Approbation des conditions et du mode de passation

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide de reporter ce point à une séance ultérieure.

19. Travaux communaux : Marché de Fournitures : Fourniture de matériel électrique pour la période 2015-2017. Approbation des conditions et du mode de passation du marché

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSP/15-1035 et le montant estimé du marché "Fourniture de matériel électrique pour la période de 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 s'élève à 52.530,70 € hors TVA ou 63.562,15 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 3 fournisseurs.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget ordinaire de l'exercice 2015, aux différents articles relatifs aux entretiens des bâtiments, et par le crédit qui sera prévu aux mêmes articles des exercices 2016 et 2017.

20. Travaux communaux : Marché de Fournitures : Location longue durée (60 mois) d'un destructeur de documents. Approbation des conditions et du mode de passation du marché

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSP/15-1087 et le montant estimé du marché "Location long terme (60 mois) d'un destructeur de documents grand volume pour l'Imprimerie communale". 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 6.600,00 € hors TVA ou 7.986,00 € 21% TVA comprise.

Article 2 : De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation du marché, avec consultation de 3 fournisseurs.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget ordinaire de l'exercice 2015, article 104/124-12 et qui sera inscrit au même article du budget ordinaire des exercices suivants.

21. Biens communaux : Vente publique de divers biens communaux : Communication et approbation des résultats de l'adjudication publique du 04 juin 2015

M. MEDINGER fait remarquer une erreur concernant les noms de familles des acquéreurs de l'école de Waltzing, Monsieur et Madame RAZVAN-VOTRON, et ajoute que RAZVAN est le prénom du monsieur, et non son nom de famille qui est MARA.

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

- de prendre connaissance de ces résultats
- d'adjuger définitivement les biens suivants :
 - la maison sise n° 150 rue des Espagnols à ARLON, au prix de 70 000 euros, à Madame Vinciane GILLARD.
 - l'ancienne école communale de Waltzing à ARLON, au prix de 200 500 euros, à Monsieur et Madame MARA-VOTRON.
- de reporter à la prochaine séance du Conseil communal, la décision à prendre quant aux deux parcelles sises rue Henri Busch.

22. Biens communaux : Acquisition pour cause d'utilité publique d'un bloc de 12 appartements sis avenue du Galgenberg n°s 5 et 7

M. PERPETE déclare avoir reçu une proposition de l'OCASC (Office Central d'Action Sociale et Culturelle du Ministère de la Défense) qui gère les logements militaires. Ils étaient initialement propriétaires de l'ensemble du quartier du Galgenberg mais ils ont progressivement proposé à la Ville de racheter différents immeubles, suite au départ régulier des militaires. Cette opération a été faite plusieurs fois et dans ce cas-ci, c'est l'une des dernières possibles en matière d'immeubles à appartements vu qu'il n'en reste plus beaucoup. Il ajoute que c'est le bloc situé à l'avenue du Galgenberg n°s 5 et 7, où se trouvait à l'époque le magasin militaire au rez-de-chaussée de la CMC, et explique qu'il vaut 560.000 €, soit un peu moins de 47.000 € par appartements. Ceux-ci sont dans un état correct malgré qu'ils datent d'il y a une cinquantaine, voire une soixantaine d'années. Précédemment ils avaient déjà acquis des immeubles datant de plusieurs dizaines d'années et n'ont jamais eu de mauvaises surprises. L'immeuble est composé de 12 appartements qu'ils ont l'occasion d'acheter et qui ont l'avantage de procurer des recettes. De plus, ils permettent de loger des personnes et d'augmenter la proportion du parc public que les communes sont obligées d'avoir. Il fait savoir qu'une construction prend du temps : en effet ils viennent récemment d'inaugurer 12 logements sociaux et

4 moyens à l'Avenue Patton, où le dossier a duré 5 ans. Dans ce cas-ci, ils achètent des logements déjà présents, ce qui est plus facile, mais des permis de bâtir sont octroyés pour de nombreux logements privés dans un même temps. De plus c'est compliqué de garder une proportion de 10% vu que le pourcentage recule lorsque l'on achète ou construit des logements publics, sociaux ou assimilés, et que les projets privés sont souvent de 90%. Dès lors il faudrait avoir 9 logements publics simultanés pour garder les 10%. A tout point de vue, M. PERPETE pense que cette opération peut se réaliser et selon les spécialistes budgétaires, l'avantage de ce type d'investissement parce qu'il génère des recettes n'est pas dans les balises entre lesquelles on a le droit d'emprunter donc cela n'obère pas le reste des actions.

M. le Bourgmestre complète que ça n'accable pas le reste des actions grâce aux rentrées, et que c'est l'une des conditions d'exonération, comme par exemple des investissements réalisés pour économiser de l'énergie. Parallèlement à ça, il croit que les taux d'intérêts long terme sont encore assez bas pour l'instant, mais selon lui, les taux vont remonter dans les années qui viennent. Ils seront donc contents d'avoir un revenu des immeubles à un taux d'intérêts raisonnable.

Puis, le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'acquérir, pour cause d'utilité publique, l'immeuble de 12 appartements situé Avenue du Galgenberg n°s 5 et 7, au prix de 560 000 euros.

Le projet d'acte à rédiger par le Comité d'acquisition d'Immeubles sera soumis à l'approbation du Conseil communal.

23. Fabrique d'Eglise : Fabrique d'église de Saint-Martin : approbation du compte pour l'année 2014

M. MITRI fait savoir qu'après le retour de l'Evêché, la Commune est la seule tutelle à approuver ou refuser ce compte.

Puis, le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte 2014 de la fabrique d'église de SAINT-MARTIN.

24. Fabrique d'Eglise : Fabriques d'église de Guirsch : approbation du compte pour l'année 2014

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte 2014 de la fabrique d'église de GUIRSCH.

25bis. Service Urbanisme et Aménagement du Territoire : Création d'une voirie communale dans le cadre de la demande de permis d'urbanisation sis Drève des Espagnols cadastré Frassem 4e Div section C, n° 606 r, 625 b, 614 b, 627

Mme NEUBERG fait suite aux différentes remarques émises par le Collège lors de la clôture d'enquête et explique qu'étant donné que le demandeur va devoir revoir ses plans, ce point sera retiré une fois qu'ils les auront reçus modifiés.

Puis, le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide que le cas échéant, ce projet sera présenté à une séance ultérieure du Conseil communal.

26. Service Urbanisme et Aménagement du Territoire : Désignation d'un auteur de projet pour l'élaboration d'un Schéma de Structure communal pour la Ville d'Arlon. Approbation des conditions et du mode de passation

M. le Bourgmestre pense que c'est extrêmement important pour une commune d'avoir un Schéma de Structure communal, qui vraiment l'outil de base pour aménager et gérer le territoire d'une commune. Il est également important de

pouvoir proposer ce schéma lors de la présentation d'une ville, afin de savoir où l'on va. L'auteur de projet va devoir aider la commune dans sa démarche pour préciser la stratégie de gestion du territoire, de manière cohérente et avec des décisions quotidiennes en matière de permis d'urbanisation.

Mme GOFFINET souhaite rappeler qu'ils arrivent à la concrétisation de ce qui a été annoncé lors de la déclaration de politique générale. Elle mentionne qu'il était noté à la page 8 de ce document présenté à l'ensemble des Conseillers communaux au mois de décembre 2012, que la Ville n'était pas dotée d'un Schéma de Structure communal. Hors elle cite : « *cet outil nous permettrait de baliser, promouvoir un développement territorial qui protège son environnement, que ce soit naturel et agricole, et de répondre aux besoins de nos concitoyens en matière de logement, de mobilité, de développement économique, de lien social, de bien-être.* »

Ils ont alors émis le souhait de lancer une réflexion pour se doter d'outils adéquats en aménagement du territoire. A l'époque Mme GOFFINET avait soulevé le fait qu'ils étaient dans l'attente des intentions du Gouvernement wallon par rapport à la réforme du CWATUPE, et se rappelle que M. GAUDRON avait répliqué aux termes que Mme GOFFINET avait évoqués. De ce fait, en concertation avec l'organisme de tutelle de la Région wallonne, ils ont pris leur disposition pour faire face au futur. Elle rappelle que le Schéma de Structure Communal est un outil de base pour aménager et gérer le territoire communal. Actuellement ils ont déjà différents outils, que ce soit les plans communaux d'aménagement révisés, les schémas directeurs ainsi que les règlements d'urbanisme pour les enseignes et le Vieux Quartier. Ce Schéma de Structure est un peu le « chapeau » qui donnera la bonne ligne de conduite et qui permettra d'évaluer ce qu'ils ont actuellement, de vérifier la cohérence et de donner des indications qui se traduiront par après par d'autres PCA, RU et outils pour être à même à revoir et à créer de nouveaux règlements communaux d'urbanisme. L'objectif est vraiment à différents niveaux :

- développer et définir la stratégie de gestion du territoire,
- mettre en œuvre des outils adéquats au travers de règlements d'urbanisme et autres pour les aider aux décisions quotidiennes et permettre une transversalité des politiques.

Depuis 3 ans, Mme GOFFINET constate qu'ils sont face à des dossiers de certaines ampleurs et à enjeux pour lesquels différentes formes de fonctions sont touchés : le logement, la mobilité et la mixité sociale. Ils se sentent souvent désarmés par rapport à des projets ou des promoteurs, lorsqu'ils essaient de suivre une ligne de conduite cohérente. C'est pour cela qu'ils espèrent beaucoup de ce Schéma de Structure qui les aidera à créer des opérations d'aménagement et à élaborer des documents pour la gestion quotidienne de l'aménagement du territoire et du potentiel foncier communal.

Concernant l'avis négatif de légalité du directeur financier, il était prévu initialement 50.000 € de budget pour le lancement de cette étude. Suite au contact pris avec d'autres communes et administrations qui se sont lancées dans un tel schéma, ils ont été amenés à revoir le budget dont la modification budgétaire est prévue au point 29. Il comprendra entre autre une augmentation de 70.000 € pour le schéma et Mme GOFFINET ajoute également qu'ils ont travaillé d'arrache-pied depuis le début de l'année pour essayer d'avoir un cahier des charges complet répondant à toutes les attentes. De plus elle remercie Mme FRANCESCANGELI, Conseillère en aménagement du territoire et urbanisme engagée depuis le 1^{er} aout 2014, pour son travail fouillé et recherché ainsi que pour son esprit critique.

Mme FRANCESCANGELI va détailler rapidement et sommairement le contenu d'un schéma de structure, ainsi que la procédure qui va être initiée. Après avoir pris connaissance du cahier des charges qui était en consultation, elle explique que le Schéma de Structure est un document de présentation qui a une valeur indicative et qui est différent des plans communaux, plus règlementaires. Pour élaborer ce type de document, il y a 5 phases qui peuvent être identifiées :

- la première est une phase de diagnostic et d'évaluation de situation de fait et de droit, qui sera la première partie demandée à l'auteur de

- projet. Elle est très importante parce que c'est là où il faut rassembler en un document toutes les pièces du puzzle, collecter une série d'informations d'ordre démographiques, du parc du logement, au niveau de l'épuration et autre. L'enjeu de l'appel d'offre est de se retrouver à la fin de cette phase avec une analyse objective de la situation en termes d'atouts et de faiblesses du territoire, mais aussi de menaces et d'opportunités par rapport à un devenir. L'objectif de cet inventaire est de constater pour le futur. Cette première phase se clôture par un rapport d'évaluation, qui fera l'objet de présentation au niveau du Conseil communal et du Collège communal, suite auquel il y aura une phase de présentation au niveau de la population pour qu'elle puisse faire part de remarques éventuelles par rapport au diagnostic de la situation.
- suite à cela, une phase d'élaboration éminemment sensible d'options et d'objectifs pour l'auteur de projet se fera de concert avec le Conseil communal, et fera l'objet de présentation au Conseil communal. L'objectif est de définir une véritable stratégie territoriale à l'échelle de l'ensemble de la commune et dans son caractère spécifique, comme par exemple Arlon qui n'est pas une commune du nord de la Province de Luxembourg : elle a ses spécificités, son caractère transfrontalier, etc. Il faudra donc définir une stratégie pour aborder les 15 prochaines années à venir, vu que ce type de document d'orientation doit pouvoir être réévalué et actualisé.
 - au terme de cela il y aura un second livrable qui fera l'objet d'une évaluation environnementale. Cela se corse au niveau du cahier des charges car si au niveau du CoDT, l'outil de schéma de structure ne sera pas fondamentalement modifié hormis son nom (ça ne sera plus un schéma de structure mais un schéma de développement), son contenu n'en sera pas sensiblement modifié. Ils ne s'exposent pas en lançant une opération de Schéma de Structure communale maintenant et à devoir refonder tout ultérieurement, par contre les services administratifs du SPW au niveau de l'aménagement local à Namur attirent d'ores et déjà l'attention sur le fait qu'il y a un point qui pourrait être sujet à modification : c'est l'évaluation environnementale, relativement sommaire à ce stade-ci, qui pourrait devenir un rapport sur les incidences environnementales a priori plus conséquent et plus lourd en terme d'engagement de temps et de coût. C'est ce qui explique la variante demandée aux auteurs de projet dans le cahier des charges, afin qu'ils proposent un rapport sur les incidences réalisé par des bureaux d'études agréés pouvant réaliser ce genre d'étude pour d'autres documents comme des révisions de plans de secteurs ou des PCA. Au niveau du CoDT, la difficulté sera d'évaluer des mesures qui ne soient pas obligatoires mais des orientations, mais ils se gardent une porte ouverte pour le futur en fonction de l'évolution de la législation.
 - une fois l'évaluation environnementale faite, l'auteur de projet devra adapter les options. Cette évaluation a pour objectif de voir la pertinence de ces options et leur impact au niveau du développement durable de la Commune. Le dossier sera porté à l'approbation du Conseil communal en tant qu'avant-projet de schéma de Structure Communale. A partir de là il sera soumis d'une part à une enquête publique avec une communication adaptée et assez large auprès de la population et d'autre part, à l'avis du CWEDD et potentiellement de la CRAT, si l'évolution de la législation le confirme.
 - après cette enquête publique, avec consultation de toutes les instances (CWEDD, le fonctionnaire délégué, etc.), le projet revient au niveau du Conseil communal pour être éventuellement adapté par l'auteur de projet, et définitivement approuvé par le Conseil communal. Il est ensuite transmis au Gouvernement qui le validera et le rendra opérationnel. L'ensemble des procédures énoncées par Mme GOFFINET, à savoir des stratégies ou des outils de développement tels que des chartes et des programmes spécifiques, pourront être mis en œuvre et initiés.

M. le Bourgmestre fait savoir qu'ils aimeraient développer également un Schéma de Développement Commercial. Il se demande si celui-ci est parallèle ou postérieur au Schéma de Structure Communale et comment ces deux schémas s'articulent.

Selon le cahier des charges d'élaboration pour le Schéma de Structure Communal, Mme FRANCESCANGELI répond que les auteurs de projet doivent spécifiquement préciser les passerelles possibles en fonction de l'état d'avancement du Schéma de Développement Commercial, par ailleurs initié par la Ville d'Arlon, en sachant que le Schéma de Structure Communal reste un document d'orientation pour l'aménagement du territoire. Il y aura certainement des localisations préconisées et des généralités indiquées dans le diagnostic et dans les recommandations qui devront être affinées par le Schéma de Développement Commercial, et inversement en fonction du diagnostic mis en évidence par le Schéma Commercial, afin d'alimenter les deux documents.

Mme GOFFINET souhaite préciser les points à statuer aujourd'hui :

- une décision de principe pour savoir s'ils sont d'accord ou non d'élaborer un schéma de Structure Communal qui visera donc à reconcevoir le développement et l'aménagement du territoire de la commune,
- l'approbation du cahier des charges tel qu'il est proposé,
- le choix de la procédure négociée directe avec publicités comme mode de passation de marché.

M. GAUDRON déclare que le groupe Ecolo est « pour » et rappelle qu'ils avaient souligné la mise en place de ce Schéma comme point positif lors de la présentation de la politique générale par le Collège. C'est en effet une réelle nécessité pour la commune d'Arlon et le groupe Ecolo est heureux de voir qu'elle se met en place présentement. De plus il évoque qu'il y aura une consultation des citoyens après la première phase pour déterminer avec eux les options et objectifs. Cependant l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des matières très complexes dans lesquelles on ne peut se plonger en quelques soirées. Le groupe Ecolo propose donc la mise en place d'une CCATM (Commission Communale pour l'Aménagement du Territoire et la Mobilité), en complémentarité avec l'établissement du schéma. Cet organe sera alors présent tout au long de la législature pour orienter les avis et options à déterminer pour la commune, et tripler le subside CATU. Actuellement celui-ci est de 8.000 €, soit 24.000 € de subsides grâce à l'existence de cette CCATM.

Mme GOFFINET répond que la législation actuelle du CWATUPE autorise la création d'une CCATM dans les 6 premiers mois de la législature. Si le CoDT avait été passé, cette disposition aurait été changée : actuellement le CWWATUPE informe qu'il ne peut y avoir au-delà des 6 premiers mois du début de la législature. Le cahier des charges présenté aujourd'hui mentionne que les citoyens seront informés et consultés à différents moments. Dans la réalité des faits les citoyens seront informés un maximum par rapport au permis d'urbanisme, même pour de gros projets ne nécessitant pas de séance d'informations et même si le nombre de réclamations suffisant n'est pas atteint. Dans certains cas, une réunion de concertation est organisée pour essayer de concilier tout le monde.

M. GAUDRON demande si le Collège serait favorable à la mise en place d'une CCATM, à supposer que le CoDT entre en vigueur et que les dispositions changent.

M. le Président répond qu'ils verront à ce moment-là. Ils ne veulent pas se prononcer puisqu'ils doivent en discuter avant de donner une réponse.

M. Matthieu SAINLEZ se demande si une subvention était accordée par rapport au 120.000 € pour le Schéma de Structure Communal. On lui répond que non.

M. MEDINGER demande s'il est nécessaire d'engager une personne extérieure pour établir le Schéma de Structure Communal, en suggérant de le confier à l'un des fonctionnaires du service Urbanisme, quitte à le décharger momentanément de ses fonctions. Il croit qu'une tierce personne risque de faire énormément de recherches qui existent déjà et qu'elle va perdre du temps à explorer l'ensemble de la commune pour pouvoir appréhender les différents pendants.

M. le Bourgmestre affirme que la personne ou la société désignée remplira cette mission en collaboration avec les services communaux, étant donné que

c'est un travail pour des spécialistes qui ont l'habitude de ce type de travail. Avec la meilleure volonté du monde, il pense que les agents communaux ne remplissent pas l'ensemble des connaissances nécessaires pour établir ce document.

Mme GOFFINET complète qu'il faut un auteur agréé par la Région wallonne. De plus la commune doit mettre tous les documents qu'elle détient à disposition de l'auteur de projet qui sera appuyé dans sa tâche.

Mme FRANCESCANGELI ajoute que les bureaux d'études pluridisciplinaires sont également agréés pour ce genre de mission. Il faut premièrement une composante territoriale, soit une connaissance du terrain, et deuxièmement la nécessité d'aborder des traitements de données démographiques faisant l'objet de diplômes en géographie. Vu qu'un seul profil ne suffisait pas, le législateur a préconisé un agrément d'une durée de 4 ans. Ils sont rodés grâce à la production d'un fond cartographique assez important faisant appel à de multiples compétences qui ne sont pas de l'aptitude d'une commune.

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

Article 1er : D'élaborer un Schéma de structure communal visant à concevoir le développement de l'aménagement de son territoire afin d'en améliorer la gestion.

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNDAP/15-1071 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour l'élaboration du Schéma de structure communal". 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 99.173,55 € hors TVA ou 120.000,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De choisir la procédure négociée directe avec publicité comme mode de passation du marché et 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 du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)
La preuve d'une assurance couvrant les risques professionnels.
- Capacité technique du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)
 - La preuve de son agrément suivant les articles 279 à 283 du CWATUPE comme auteur de projet pour un schéma de structure.
 - Une liste d'au moins 5 références d'expériences pertinentes effectuées au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date du démarrage et éventuellement de la fin de l'étude, la commune destinataire, le nombre d'habitants et la superficie de la commune. Les prestations de services sont prouvées par au moins 3

attestations émises ou contresignées par l'autorité compétente. Le cas échéant, cette liste sera complétée de références d'autres types d'études (PCA, PCDN, PCDR, PCM, diagnostics socio-économiques, etc...) de manière à montrer des synergies possibles.

- La liste des noms et qualifications professionnelles appropriées des personnes chargées de l'exécution du marché et la répartition du temps de prestation que chacun consacrera à la réalisation de la mission. Le bureau d'étude peut avoir recours à une association momentanée ; dans ce cas la liste des références pertinentes comprend celles de l'ensemble de l'association en précisant les apports de chacun. Le bureau d'étude peut également faire appel à des sous-traitants ; dans ce cas l'indication de la part du marché que le prestataire de services a éventuellement l'intention de sous-traiter est mentionnée clairement dans le formulaire d'offre
- Une description des moyens informatiques utilisés pour l'élaboration de l'étude et la présentation des résultats.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 930/733-60/20159001.

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

27. Service Urbanisme et Aménagement du Territoire : Modifications et création de voiries dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme introduite par INFRABEL pour la suppression du passage à niveau, la construction d'un couloir sous voies et d'un passage inférieur à STOCKEM, Rue des Cheminots, sur un bien inscrit au cadastre ARLON / 6ème Division / HEINSCH / Sion C n° 609/02 et 914/04

Lors de la présentation au Conseil communal du mois de mars auquel elle n'a pu assister, Mme GOFFINET a constaté qu'il y a eu beaucoup de questions et d'interrogations. De plus ils ont pu profiter de la présence de M. DI BARTOLOMEO pour converser avec lui. Après avoir relu le compte-rendu de ce Conseil communal, ils ont vérifié les demandes formulées pour ce permis qui porte sur trois choses :

- La suppression du passage à niveau,
- La construction d'un couloir sous voies, c'est-à-dire couloir piétons-vélos-PMR,
- Un passage inférieur à Stockem, c'est-à-dire pour les voitures.

Une présentation de slides a été préparée pour pouvoir constater les changements :

- Une attention particulière a été demandée pour le PMR et les vélos, pour lesquels un espace avec une rampe sera créé sur le domaine de la SNCB. Suite aux remarques formulées, Mme FRANCESCANGELI montre la création d'une rampe sur le plan modifié par rapport au plan initial tel qu'il a été introduit pour le premier permis. L'escalier permettant de passer en dessous des voies de chemin-de-fer est maintenu et une rampe pour vélos, poussettes et PMR est envisagée.
- le débat avait également porté sur le passage inférieur et sur la nature du dispositif mis en place. Ce dispositif porte sur :
 - un passage piéton,
 - un trottoir,
 - un rétrécissement de la chaussée pour signaler une voirie de 3^{ème} ordre et un passage alterné,
 - un braquage a été étudié pour un raccordement plus dissuasif sur la voirie longeant le parc à conteneurs. L'embranchement est rendu plus difficile pour quelqu'un qui voudrait aller tout droit.
- différents points ont été soulevés par M. TURBANG en matière d'écologie. Comme évoqués au début du Conseil communal par M. PAJOT, le « Lézard des

souches » et la « Véronique précoce » ont été prévus dans des zones de préservations. Cet aspect sera étudié spécifiquement dans le rapport d'incidences environnementales dont le contenu a été fixé au point 1 de ce Conseil communal.

M. TURBANG rejoint les remarques formulées par les différents riverains de Stockem concernant l'inconnue située au niveau du nouveau Plan communal d'aménagement. Malgré qu'il soit d'accord pour la suppression du passage à niveau, il reste dubitatif par rapport au tunnel sous voies considéré comme un parallèle de la route de Bouillon. Par rapport à cela, le groupe MR s'abstient donc pour ce point, après avoir émis un avis favorable concernant la suppression du passage à niveau avec l'ajout du PMR, et un avis mitigé pour le tunnel.

M. le Bourgmestre demande s'il propose qu'il n'y ait pas de passage sous voies pour les voitures.

M. TURBANG répond qu'il ne souhaite pas de tunnel sous voies.

M. le Bourgmestre lui répond que le village sera par conséquent coupé en deux et que les voitures devront faire le tour du ring pour revenir.

Dans la situation actuelle, M. TURBANG répond que d'une façon ou d'une autre les gens rejoindront le parc à conteneurs par la droite lorsque le tunnel sera créé, étant donné qu'il n'y a pas d'autre moyen pour aller à Freylange. A partir de Freylange, ils doivent prendre le rond-point près de la rue de Neufchâteau pour retourner sur Stockem.

M. le Bourgmestre ajoute que selon le PCA, la route qui va être ajoutée permettra de prendre à gauche, à la rue du Vivat.

M. TURBANG informe que pour le moment les gens n'ont d'autre choix que de traverser et demande combien de temps cela prendra.

M. le Bourgmestre répond qu'ils ont une vision à long terme.

M. BALON ajoute que la désignation d'un auteur de projet indique qu'ils ont envie que ça aille vite. Lors d'une rencontre avec M. PERPETE, Infrabel et le groupe SNCB, M. BALON se rappelle de la vision partagée par le Collège concernant les liaisons directes qui sauvegarderaient le petit commerce local de Stockem. Cela démontre une vision très libérale des choses.

M. TURBANG ne comprend pas la vision directe évoquée.

M. le Bourgmestre déclare que les personnes de Freylange qui voudront aller à Stockem devront faire un tour beaucoup plus grand qu'avec le passage sous voies.

Puis, le Conseil communal, par 19 voix pour et 4 abstentions (M. H. MANIGART, M. L. TURBANG, Mme M. WILLEMS, M. Y. SCHOPPACH), approuve les modifications de voirie susvisées découlant de la suppression du passage à niveau.

+ + +

Melle SCHMIT quitte définitivement la séance

+ + +

28. Finances communales : Approbation des comptes annuels de la commune pour l'exercice 2014

Au niveau du compte, Mme GOFFINET explique la différence entre le budget qui représente la ligne de conduite fixée par le Conseil communal pour exercer des travaux et continuer le bon fonctionnement de l'administration, et le budget qui reflète quant à lui l'exécution du budget. Au niveau de l'ordinaire, la

clôture de l'exercice est un mali avec un résultat budgétaire négatif. Le mali budgétaire symbolise la différence entre les droits constatés de dépenses (recettes et engagements), tandis que le résultat comptable est la différence entre les droits constatés et les imputations (factures reçues). Suite à une analyse détaillée du compte, on peut constater que le taux de réalisation des dépenses est de 98,77%, ce qui signifie que l'entièreté des dépenses projetées a pratiquement été déboursée. Au niveau des recettes, ce taux de réalisation est de 93,41%. Ces chiffres éclairent sur le résultat « comptable », vu que la différence s'explique essentiellement au niveau des recettes. Si on analyse les recettes, ce contraste s'explique par l'inscription d'un montant de 930.000 € lors de la confection du budget 2014. Conformément à la circulaire budgétaire de M. FURLAN, il est cependant indiqué que ce crédit spécial de recette préfigurant les recettes non-engagées n'a pas été pris en compte pour lors de la confection du budget 2015.

De plus, on constate un montant important d'environ 483.000 € de recettes non parvenues au niveau du précompte immobilier. Ce montant décrit un décalage inexplicable entre le chiffre de référence donné par l'Etat fédéral lors de la constitution d'un budget, et le montant réel reçu in fine. On ne peut cependant pas prendre un autre montant que celui prévu par l'Etat fédéral pour l'élaboration du budget.

Ensuite, on constate une perte des recettes semblable à 2013, où M. GAUDRON avait évoqué cette différence de 20% entre les recettes du budget et celles réalisées par le service d'incendie, soit un écart d'un million d'euros causé par les incertitudes relatives aux contributions des autres communes. Hors la gestion des dépenses et des recettes pour la zone des pompiers sera à l'avenir plus facile, étant donné qu'elle sera limitée à une ligne comptable.

Au niveau de la perception des taxes, Mme GOFFINET explique qu'ils ont pris en compte pour le budget 2014 l'entièreté des augmentations, grâce au taux des taxes et redevances qui a été revu. Néanmoins après analyse des comptes, on a l'impression qu'il y a 50% d'augmentation qui est prise en compte. Cette sensation est simplement dû à un décalage entre l'enrôlement et la date d'exercice (légalement les communes peuvent enrôler jusqu'au mois de juin de l'année qui suit). C'est donc le même phénomène en 2014 qu'en 2013 : si certains rôles avaient été validés par le Collège le 30 décembre 2014 au lieu du 18 janvier 2015, les recettes seraient apparues en 2014. Les recettes n'ont pas subi de perte de 352.000 € mais elles apparaîtront dans la rubrique des exercices antérieurs sur le budget 2015.

Il apparaît également que le nombre de taxes mis en non-valeur augmente : 100.000 € en plus des 20.000 € prévus. Lors de la modification budgétaire qui sera présentée par le Bourgmestre, le montant de non-valeur sera revu à la hausse. Ceci est dû au fait que les taxes qui ne sont pas recouvertes sont envoyées à l'huissier. Lorsque l'huissier déclare qu'une personne est insolvable ou qu'une société est en faillite, ces taxes sont portées en pertes et profits, où il y a un accroissement des taxes perdues. Les montants de certains postes de subsides sont conservés par les autorités subsidiant et arrivent donc en retard.

En ce qui concerne le résultat extraordinaire, on constate que les montants inscrits correspondent principalement aux bâtiments scolaires et à la rénovation de l'église Saint-Martin. Une telle consommation de dépenses n'est pas habituelle : lorsque l'on regarde la répartition des dépenses en matière extraordinaire, ce sont généralement les voiries qui arrivent en tête de peloton. Pour ce qui est du travail et de la réalisation des bâtiments scolaires, on remarque dans ce cas-ci que les travaux touchent à leur fin et que 2015 se clôture par quelques reliquats. Pour continuer ce qui a été mentionné lors de la présentation du compte 2013, les balises imposées par le Ministre FURLAN comment à apparaître lorsque l'on compare les taux de réalisation des budgets initial et final. Lors du dernier Conseil communal, M. BALON avait évoqué les terribles modifications budgétaires extraordinaires effectuées qui ne correspondent plus aux souhaits de départ. Dans la présentation qui sera

présentée par M. THILL, le taux de réalisation sera inférieur au montant de réalisation habituel.

Ce compte clôture tous les investissements voulus en matière scolaire et Mme GOFFINET pense que cette grosse partie d'investissements va se terminer en laissant apparaître les balises imposées par M. FURLAN dès la présentation du compte 2015.

M. THILL fait remarquer le mali impressionnant qui se rapproche de 3.000.000 € et affirme qu'il était nécessaire de déterminer les causes d'un mali aussi important. Celles-ci se retrouvent facilement au niveau des dépenses vu que 100% du budget a été dépensé. Cependant, au niveau des recettes, ils ont connu un problème l'année précédente. M. THILL fait un aparté en signalant que l'exercice propre 2015 de la modification budgétaire ne présente aucun problème.

M. THILL rappelle les dire de Mme GOFFINET concernant la grosse différence au niveau des recettes avec :

- le fameux crédit spécial de 3 % tel qu'il était précisé dans la circulaire budgétaire, c'est-à-dire 930.000 €,
- le précompte immobilier de 483.000 €,
- le crédit budgétaire pour une indemnité à recevoir d'une compagnie d'assurance de 350.000 €, dépendant d'un jugement qui n'est pas tombé en 2014,
- le problème chez les pompiers au niveau de la détermination exacte des chiffres, avec une recette inférieure de 250.000 €. Cependant la dépense a également été inférieure à 250.000 €,
- au niveau des taxes, 541.000 € de taxes en moins par rapport aux prévisions, dû à un décalage dans le temps. M. THILL a vérifié que tous les rôles 2014 aient été rendus exécutoires depuis le 1^{er} janvier 2015, mais il en reste qui doit être approuvé par le Collège communal prochainement.

Un formulaire relatif aux recettes effectives de l'année avec les reports d'un exercice sur un autre a été transmis par le Ministère des Finances : fin 2013, le solde à percevoir était de 1.195.329 € ; fin 2014, il est de 1.436.149 €. Les retards de paiement tels que communiqués par le Ministère des Finances ont donc augmenté de 300.000 € entre fin 2013 et fin 2014.

M. THILL évoque un tableau de ventilation des recettes regroupées par grandes catégories :

- les impositions qui représentent 18.000.000 €, c'est-à-dire 640 € par habitant, soit 39 % des recettes,
- le fond des communes de 12.000.000 €, soit 25 % des recettes,
- le fond des frontaliers de 3.500.000 €, soit 7% des recettes,
- ...

Au niveau des pompiers, les moins-values de recettes à l'exercice propre entre le budget et le compte sont chaotiques. Une bonne partie est récupérée en 2015 et une partie des crédits est reportée. Tout l'argent n'est donc pas perdu.

Concernant les 434.000 € de subsides, ça n'est pas non plus nécessairement de l'argent de perdu. Chaque année, la Commune reçoit 75-80 % du subside et le solde est liquidé l'année suivante. Il y aura donc des rattrapages en 2015, de même qu'en 2014 où il y a eu des rattrapages de 2013. Hors cela se remarque moins lorsque ça passe dans les exercices antérieurs.

Depuis quelques années, l'historique du fond des communes est en augmentation : 4,5 % entre 2013 et 2014, soit 523.000 €. M. PERPETE a mentionné plus tôt l'achat du bâtiment à l'OCASC, où le nombre de logements sociaux est l'un des critères dans la clé de répartition du fond des communes. Il est donc important de continuer à investir de ce côté-là. M. THILL ajoute un argument à ceux donnés par M. PERPETE, relatif au fond de compensation entre les frontaliers comparé à la recette IPP. En effet lorsque nous remontons à 2004, le fond était nettement plus important que la recette IPP. Il y a eu ensuite un rééquilibrage et

aujourd'hui la recette IPP est légèrement supérieure. En fait, les frontaliers sont un peu plus de 6.000 sur une population active de 13.000, soit 46% de la population, et le rapport entre le fond des frontaliers et l'IPP est de 47%. Mais il est vrai que les revenus luxembourgeois sont en moyenne un peu plus élevés que les revenus belges.

Les différentes recettes de prestations, où l'on remarque que :

- les ventes de bois peuvent fluctuées de manière relativement importante. On frôlait les 900.000 € à l'exercice de 2011, et les 450.000 € en 2014,
- il y a eu une augmentation lors de l'ouverture des crèches,
- les autres recettes sont relativement stables, mise à part la fonction autre qui ramasse le reste des montants trop petits pour être réalisés individuellement et donc ça peut fluctuer plus fortement. Ce sont surtout les factures du service incendie (le minerval, les recettes de chasse et autres) qui arrivent de manière sporadique.

En ce qui concerne les dividendes :

- les dividendes d'Interlux pour l'électricité et le gaz sont très stables,
- la télédistribution a disparu,
- il n'y a plus de dividendes pour l'eau puisque la SWDE a changé son système de comptabilisation,
- les dividendes Dexia,
- ...

D'après les dépenses, la Ville a déboursé à peu près 100 % entre le budget et le compte. M. THILL précise qu'en 2014 la Ville a touché le solde du fond de réserve par Ethias pour le paiement des pensionnés, dans le cadre de la ligne « prélèvement ». Ce fond a été liquidé étant donné que le contrat arrivait à son terme, et la Ville a ainsi transféré le solde de 666.000 € sur un compte de provisions. Il servira à payer les pensionnés en 2015, 2016 et 2017, sachant que l'on dépense 250.000 € par an. Les grands types de dépenses sont :

- 43 % du total des dépenses pour les frais de personnels,
- 12 % pour le fonctionnement,
- ...

Le chiffre relatif à la différence des emprunts entre les remboursements et les intérêts : le remboursement d'emprunts coute 6.865.000 €, malgré que le remboursement des emprunts augmente au fil du temps et que la partie « intérêt » a tendance à diminuer. Si les taux d'intérêts tombaient à 0%, il resterait quand même 7.000.000 € à rembourser.

Différents services communaux avec ce qu'ils coutent :

- au niveau des forêts, il y a - 567.000 €. C'est le seul service rentable alors qu'un service public ne doit en principe pas générer de bénéfices,
- il faudrait doubler, voire tripler les tarifs de l'accueil extra-scolaire,
- les recettes et les subsides pour les crèches ne couvrent qu'environ 70% de la dépense.

Dans les dépenses de la commune, celles de personnel sont les plus importantes, soit un peu plus de 21.000.000 €. Ce chiffre ne correspond pas à ce qu'il y a dans le compte car M. THILL a déduit le montant relatif aux cotisations patronales pour les APE. En effet il y a une nouvelle recette équivalente, apparue en 2014, qui rend les choses comparables avec les années précédentes. Les équivalents temps-plein ont légèrement augmenté et ça a tendance à plafonner lorsque l'on élimine l'effet de cette réduction des cotisations patronales.

Les subsides que la Ville touche directement pour le personnel ne se retrouvent pas dans la comptabilité puisqu'ils sont disséminés sur différents articles budgétaires. Il y a donc :

- 604.000 € de réduction de parts patronales pour les pensions chaque année,
- 1.009.000 € de primes APE, sur une masse salariale globale de 21.000.000 €, ce qui est assez appréciable.

Les frais de personnel ont augmenté de 1,7 % entre 2013 et 2014, en faisant abstraction de cette modification de comptabilisation. En 2014 la part patronale pour les pensions pour le personnel statutaire a été augmentée de 2% : en 2009 il y avait 20% de part patronale ; fin 2014, 28,5 % ; 2015, 30,5%. L'année prochaine il est prévu que ça passe à 34%. Au niveau de la police, cela pose de gros problèmes car ils ont le même rattrapage mais sur une période plus courte.

Les frais de fonctionnement ont augmenté de 1,2 % entre 2013 et 2014 :

- les immondices représentent la plus grosse partie, soit 2.665.000 € sur les 8.750.000 €,
- les frais liés aux bâtiments (précompte, chauffage, électricité, ...) de l'ordre de 1.700.000 €. La Ville est un gros propriétaire immobilier, avec les différentes écoles, l'Hôtel de Ville, le service des Travaux,
- les frais de véhicules d'un montant de 356.000 €.

Concernant les transferts et subsides, en écartant les interventions pour le CPAS et la zone de police, il y a :

- une masse de 461.000 € de subsides pour les sports, dont 376.000 € uniquement pour le Complexe de la Spetz,
- 381.000 € de dépenses pour la culture, dont 293.000 € pour la Maison de la Culture,
- 180.000 € pour le tourisme et le Centre-Ville,
- 66.000 € pour les primes du parc à conteneurs et des façades.

Pour ce qui est des dépenses de dettes, elles sont en légère baisse : 9.978.000 € en 2014. Le taux moyen d'intérêts de la dette de la Ville est aujourd'hui de 3,07 %. Les taux sont bas mais il ne peut pas y avoir des taux « court terme » encore plus bas. Une rencontre avec les banquiers a été organisée pour effectuer les opérations de gestion active de la dette, qui permettront de gagner quelques dizaines de milliers d'euros. Depuis 3 ans les diverses opérations ont permis d'économiser 500.000 € d'intérêts.

L'année prochaine, il y a aura une baisse qui est déjà placés dans la modification budgétaire des dépenses de dettes : En 2014, la Ville a payé la dernière annuité de l'emprunt Ethias pour les pensionnés, soit 650.000 € par an. Cependant, la Ville paye les pensionnés sur le fond propre alors que précédemment Ethias remboursait la somme en question.

A l'extraordinaire, le mali budgétaire est de 11.663.000 €, ce qui n'est pas catastrophique. Cela donne comme exemple les travaux de la Grand-rue adjugés en 2014, pour lesquels la Ville doit engager la totalité de la dépense, soit près de 900.000 €. Comme les travaux n'ont pas débuté et que la Grand-rue est financée par des emprunts, ça ne sert à rien d'aller faire un crédit si c'est pour laisser l'argent sur le compte. Il y a une commission de réservation à payer pour un emprunt, donc ça coute de l'argent. L'emprunt pour payer les travaux a été fait la semaine dernière et donc la Grand-rue plombe le résultat extraordinaire de 900.000 € à elle seule.

Pour ce qui est des engagements de dépenses à l'extraordinaire pour 2014, il est assez évident qu'il y a des dépenses très importantes à l'exercice propre. En effet, 4 écoles sont sorties en 2014 : Barnich-Sterpenich, Fouches, Weyler et Waltzing. Elles pèsent à elles seules 13.000.000 € dans le total. En 2015 il y aura un rééquilibrage assez flagrant entre les exercices et l'exercice propre.

Le total des investissements entre 2001 et 2014 s'élève à un peu moins de 200.000.000 €, soit 199.590.000 €. Il est question ici d'imputations, c'est-à-dire les factures reçues. Cela correspond donc à une moyenne de 14.000.000 € par an.

Le financement sur la même période se fait principalement par emprunts, soit 120.000.000 €, dont une partie a été remboursée entre temps. Les emprunts représentent 71% des recettes ; les subsides représentent 17% ; les fonds

propres représentent 12% (lorsque l'on vend des immeubles et terrains en vue de réinvestir).

Concernant le taux de réalisation des dépenses par rapport au budget et à la dernière modification budgétaire, M. THILL rappelle les propos de M. BALON et de Mme GOFFINET par rapport au fait qu'il faut avoir plusieurs « fers au feu », c'est-à-dire qu'en modification budgétaire ils font avancer les dossiers qui vont progresser et suppriment ceux qui ne progressent pas, de manière à gagner de la marche de manœuvre pour le nouveau crédit budgétaire et la fameuse balise d'investissements. Si la Ville garde un emprunt de 100.000 € pour un dossier qui n'avance pas, elle ne pourra pas en demander pour un dossier qui est sûr de se faire.

Il termine en détaillant la répartition des dépenses extraordinaires, tout exercice confondu:

- les écoles et les bâtiments scolaires représentent 13.000.000 €,
- les bâtiments non-scolaires représentent 7.446.000 €, avec Saint-Martin comme « gros morceau »,
- les voiries représentent 7.000.000 €, comme la rue du Maitrank dont la 1^{ère} phase était en 2014 et la 2^{ème} sera bientôt engagée, la Grand-rue, le Belvédère, la rue du Rhin, la phase 2 de la rue Netzer, la vidéo-surveillance.

M. le Bourgmestre reconnaît qu'il y a un déficit comptable de plus de 3.000.000 € et ajoute que la question qui pourrait se poser est de savoir si la Ville d'Arlon est condamnée à ne plus investir en cas de difficultés financières. Cependant, il affirme qu'il n'en est rien puisque la Ville a dû tirer un peu sur la ligne de crédit « court terme ». Il fait savoir que le taux d'intérêts à trois mois est à 0% et donc que la Ville paye uniquement la marche qui est de 0,8 %. M. le Bourgmestre compare également l'aspect budgétaire de la commune d'Arlon à un grand bateau qui est en train de tourner doucement: les dépenses seront moins importantes dans les années à venir. L'impact sur la population d'Arlon ne lui fait pas spécialement plaisir car les services travaux seront moins importants en cas de dépenses modestes. Il ajoute qu'ils ont bien fait de faire les travaux précédemment, étant donné qu'investir dans les écoles, par exemple, est un financement pour les générations futures. S'il n'avait pas placé dans les écoles les années précédentes, il se demande s'ils auraient eu les subsides acquis, compte tenu des difficultés financières de la Région wallonne. Selon lui ça aurait été plus délicat, voire impossible. De plus il soutient qu'ils ont investi durant les périodes à taux d'intérêts bas et croit que ceux-ci auront tendance à remonter les prochaines années, comme c'est le cas en ce moment pour les taux à long terme. Suite à cela il ajoute qu'ils sont au maximum de leurs emprunts et que les choses vont doucement évoluer au niveau budgétaire.

Il reste optimiste et évoque les changements de la modification budgétaire au niveau des recettes et des dépenses:

- pour le service des pompiers, la charge est de 2.300.000 €. Cependant il rappelle que dans le budget voté il y a quelques mois, il est mentionné un montant de 1.800.000 € correspondant au montant maximum. Ils auraient pu indiquer un montant de 1.500.000 € dans la modification budgétaire mais ils ont voulu « garder une poire pour la soif » de 250.000 €,
- au niveau de la charge d'emprunts, il n'y aura plus l'emprunt de 650.000 € d'Ethias, ce qui signifie qu'elle va diminuer,
- pour continuer à offrir des services aux citoyens et à faire des travaux indispensables, ils ont procédé à des ventes au cours des différents Conseils communaux. Aujourd'hui encore, ils ont vendu pour 200.000 € à Waltzing et 70.000 € pour la maison de la rue des Espagnols, soit 270.000 €. S'ils avaient dû rénover la maison de la rue des Espagnols, ils auraient dû mettre entre 150.000 et 200.000 € en plus. M. le Bourgmestre pense donc qu'ils prennent des décisions raisonnables au niveau de leurs ventes et qu'ils alimentent ainsi le fond extraordinaire.

Pour terminer il est optimiste et reste persuadé que le compte 2015 sera en boni important. S'ils obtiennent le montant du fond de compensation pour

travailleurs salariés luxembourgeois, ils pourront voir les choses autrement budgétairement et reconstituer les réserves.

En ce qui concerne l'avenir, le montant de la marge salariale va encore augmenter et le Bourgmestre trouve ce rattrapage des pensions légitime vu qu'il faut remettre de l'argent pour les payer, malgré que cela soit déplaisant au niveau communal. Il peut dès lors annoncer que les nécessités budgétaires de la police vont être en augmentation.

Pour conclure, il affirme qu'il y a des choses positives et d'autres moins, mais que la sécurité des citoyens vaut bien cela.

Dans le compte ordinaire, M. GOEDERT remarque une série de taxes où aucun droit n'a été perçu, notamment pour les taxes sur le personnel de bar, sur les débits de boissons et sur les panneaux publicitaires. Il aimerait savoir si cela fait partie des fameuses taxes enrôlées tardivement.

M. THILL répond par la positive et lui confirme après vérification que tout a été enrôlé à l'exception d'un rôle qui sera à l'ordre du jour du Collège du lundi suivant.

Puis, le Conseil communal, par 18 voix pour et 4 abstentions ((M. H. MANIGART, M. L. TURBANG, Mme M. WILLEMS, M. Y. SCHOPPACH), décide :

Article 1^{er} : D'approuver, comme suit, les comptes de l'exercice 2014 :

Bilan	ACTIF	PASSIF
	242.251.334,67	242.251.334,67

	Ordinaire	Extraordinaire
Droits constatés	48.110.410,39	21.384.432,60
- Non-Valeurs	87.932,66	1,00
= Droits constatés net	48.022.477,73	21.384.431,60
- Engagements	51.195.040,84	33.048.010,67
= Résultat budgétaire de l'exercice	-3.172.563,11	-11.663.579,07
Droits constatés	48.110.410,39	21.384.432,60
- Non-Valeurs	87.932,66	1,00
= Droits constatés net	48.022.477,73	21.384.431,60
- Imputations	50.573.723,58	16.717.599,57
= Résultat comptable de l'exercice	-2.551.245,85	4.666.832,03
Engagements	51.195.040,84	33.048.010,67
- Imputations	50.573.723,58	16.717.599,57
= Engagements à reporter de l'exercice	621.317,26	16.330.411,10

Article 2 : De transmettre la présente délibération aux autorités de tutelle, au service des Finances et au directeur financier.

+ + +

M. DAXHELET quitte définitivement la séance

+ + +

29. Finances communales : Approbation des modifications budgétaires n°1 à l'ordinaire et l'extraordinaire pour l'exercice 2015

M. le Bourgmestre rappelle que l'objectif premier d'une modification budgétaire est d'inscrire dans cette dernière les malis ou les bonis du compte, et dans ce cas-ci, les malis. Au niveau des recettes, il cite de manière globale, que la Ville est passée de 47.000.000 € à environ 49.986.000 € :

- cela s'explique au niveau de la majoration par les participations des autres communes pour l'exercice 2012. De plus, le problème présent avec Connectimmo doit être mis dans les dépenses et les recettes à cause de l'emprunt CRAC. Enfin, au niveau du SRI, il y a la participation d'autres communes pour 2014 de 1.709.000 €. Le total général est donc de 2.368.000 €
- les différentes taxes, avec un prélèvement sur le fond de réserve ordinaire de 600.000 €,
- Bembéréké situé dans les recettes et les dépenses.

Au niveau des diminutions des recettes, les points importants sont :

- dans le cadre du budget 2014, un boni de 367.000 € qui doit être retiré sur le montant total de 442.000 €,
- les ventes de repas au restaurant communal qui sont en diminution parce que c'est Nos Logis qui s'en occupe désormais.

Au niveau des dépenses, la Ville est passée de 46.954.000 € à 49.847.000 €, avec une augmentation 3.992.000 €:

- 3.172.000 € pour le mali du compte,
- des majorations qui proviennent des exercices antérieurs d'un montant total de 237.396 €, avec le report des exercices reportés de 376.000 €.

Le montant total est donc de 3.787.000 €, le reste se trouvant dans les non-valeurs, les frais et indemnités de procédure (par exemple celles payées dans le cadre du procès pour le garage situé en face de l'Hôtel de Ville), les honoraires d'expertise (20.000 € entre autre pour les frais d'expertise à payer au Dr DE WEVER), les déneigements des voiries et les fournitures de sel et de déneigement.

Dans le cadre des diminutions des dépenses, il y a exclusivement des montants qui proviennent d'amortissements d'emprunts que la Ville ne fera pas cette année.

Au niveau du solde budgétaire qui a été voté, il était il y a quelques mois de 278.867 €, avec ses hausses et ses baisses. Aujourd'hui le solde est 138.822 €.

Concernant la provenance de l'argent pour les recettes du service extraordinaire, M. le Bourgmestre précise que l'on retrouve en règle générale trois choses:

- soit il vient des emprunts contractés,
- soit des subsides reçus,
- soit par un prélèvement du fond de réserve extraordinaire.

Au niveau des dépenses, cette augmentation du budget provient principalement du mali du service extraordinaire évoqué précédemment et représentant 11.663.000 € sur les 18.791.000 €. Il y a également les clubs de football et les terrains de football synthétiques, qui représentent 80.000 € chacun.

Les diminutions proviennent de la suppression des travaux des rues du Bourg et de la Platinerie, reportée à l'année prochaine. Ces deux rues représentent 1.390.250 € sur les 1.891.000 €. Au niveau des espaces multisports, ils ont gardé celui de Fouches à 185.000 € et ont enlevé celui de Sampont comme M. BALON l'a évoqué. Tout cela pour un montant de 1.891.000 € représentant la totalité des diminutions de dépenses du budget extraordinaire.

Mme TRUM se demandait pourquoi le terrain de football synthétique était au montant de 80.000 €.

M. le Bourgmestre lui répond que le montant concerne la désignation des auteurs de projet.

M. GAUDRON rappelle l'achat de l'immeuble de l'OCASC qui a été évoqué, avec entre autre l'enjeu d'augmenter son pourcentage, vu le lien direct avec le fond des communes, mais il avait en tête que les bâtiments de l'OCASC étaient déjà comptabilisés dans les 10 %.

M. le Bourgmestre répond que si les bâtiments, appartenant et géré par l'OCASC ne seront plus disponibles s'ils sont vendus à quelqu'un d'autre.

M. GAUDRON demande s'ils comptent actuellement dans les 10 %.

M. PERPETE répond que ce sont des logements publics, et non des logements sociaux.

Puis, le Conseil communal, par 18 voix pour et 4 abstentions ((M. H. MANIGART, M. L. TURBANG, Mme M. WILLEMS, M. Y. SCHOPPACH), décide :

Article 1^{er} : D'approuver, comme suit, les modifications budgétaires n° 1 de l'exercice 2015 :

	Service ordinaire	Service extraordinaire
Recettes totales exercice proprement dit	46.738.890,61	8.936.092,58
Dépenses totales exercice proprement dit	46.060.282,90	10.510.028,97
Boni/mali exercice proprement dit	678.607,71	- 1.573.936,89
Recettes exercices antérieurs	2.647.311,58	17.208.806,00
Dépenses exercices antérieurs	3.787.096,81	15.494.422,89
Prélèvements en recettes	600.000,00	2.078.599,46
Prélèvements en dépenses	0,00	0,00
Recettes globales	49.986.202,19	28.223.498,04
Dépenses globales	49.847.379,71	26.004.451,86
Boni/mali global	138.822,48	2.219.046,18

Article 2 : De transmettre la présente délibération aux autorités de tutelle, au service des Finances et au directeur financier.

+ + +

M. SAINLEZ quitte définitivement la séance

+ + +

30. Finances communales : Financement des dépenses extraordinaires du budget de l'exercice 2015. Approbation des conditions et du mode de passation

M. le Bourgmestre annonce que l'accent a été mis sur le prix grâce aux taux d'intérêts peu élevés, mais que les marges sont quand même importantes. Ils estiment donc qu'il faut faire pression sur les organismes financiers pour diminuer leur marge. Le prix intervient donc pour 90 points sur 100, le reste

étant les modalités relatives au cout du financement et l'assistance financière (le support informatique reçu) qui interviennent pour 4 et 6 points.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-AOO/15-1090 et le montant estimé du marché "Financement des dépenses du budget extraordinaire de l'exercice 2015", établis par le Finances communales. 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 788.000,00 € TVAC (0% TVA).

Article 2 : De choisir l'appel d'offres ouvert comme mode de passation du marché et les critères de sélection 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 et financière du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)
 - Une déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires du domaine d'activités faisant l'objet du marché au cours des trois derniers exercices disponibles en fonction de la date de création ou du début d'activités du candidat ou soumissionnaire, dans la mesure où les informations sur ces chiffres d'affaires sont disponibles.
Niveau(x) minimal (aux) : Le volume d'affaires pour les services auxquels se réfère le marché doit s'élever au minimum à 20 millions d'euros par année comptable

- Capacité technique du soumissionnaire - références requises (critères de sélection)
 - Une attestation permettant au pouvoir adjudicateur de s'assurer de la capacité du soumissionnaire à fournir toutes les informations et documents exigés par la réglementation sur la comptabilité communale.
 - Une liste des principaux services effectués au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire public ou privé. Les prestations de services sont prouvées par des 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 prestataire de services.
Niveau(x) minimal (aux) : La liste comprend au moins 10 services similaires pour lesquels au moins 3 prestations sont prouvées par des attestations

Article 3 : De soumettre le marché à la publicité européenne.

31. Finances communales : Approbation des comptes de l'asbl Hall Polyvalent d'Arlon pour l'exercice 2014

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable au compte de l'exercice 2014 de l'ASBL HALL POLYVALENT.

32. Finances communales : Octroi d'un subside pour la confection d'un étendard au groupement carnavalesque « Les Sangliers d'Arlon »

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

- d'autoriser la liquidation de la subvention de 1.000,00 € en vue de permettre la confection d'un étendard en y apposant les armoiries de la ville d'Arlon ;
- de demander la reddition des comptes sous présentation d'une facture couvrant le montant de la subvention.

33. Finances communales : Octroi d'un subside au groupement carnavalesque « Les Sangliers d'Arlon » pour la participation aux festivités folkloriques du 12 juillet 2015 à Bitburg

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'autoriser la liquidation de la subvention de 1.000,00 € pour la participation aux festivités organisées par la ville de Bitburg.

34. Finances communales : Octroi d'un subside au Conseil consultatif communal des aînés pour la réalisation d'une pièce de théâtre

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

- d'autoriser la liquidation de la subvention de 1392,00 € pour la réalisation d'une pièce de théâtre;
- de demander la reddition des comptes sous présentation de factures d'un montant égale au subside octroyé.

35. Finances communales : Octroi d'un subside à la Maison des jeunes d'Arlon pour l'organisation du festival « Street Don't Sleep » 2015

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

- d'autoriser la liquidation de la subvention de 294,00 € à la Maison des jeunes d'Arlon pour l'organisation du festival 2015 « street don't sleep »;
- de demander la reddition des comptes sous présentation de factures d'un montant égale au subside octroyé.

36. Finances communales : Liquidation du subside pour l'a.s.b.l. LES ARALUNAIRES

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable au bilan de l'exercice 2014 de l'ASBL LES ARALUNAIRES.

37. Enseignement communal : Ratification de la décision d'ouvertures de classes d'été

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

- Collège du 8 mai 2015 :
 - la décision d'ouverture d'une classe dite d'été à l'Ecole Communale de Schoppach à partir du 05.05.2015, suite à l'augmentation de la

population scolaire maternelle, créant ainsi un demi emploi jusqu'au 30.06.2015.

- la décision d'ouverture d'une classe dite d'été à l'Ecole Communale de Stockem à partir du 05.05.2015, suite à l'augmentation de la population scolaire maternelle, créant ainsi un demi emploi jusqu'au 30.06.2015.

- Collège du 18 mai 2015

- la décision d'ouverture d'une classe dite d'été à l'Ecole Communale de la rue de Neufchâteau à partir du 05.05.2015, suite à l'augmentation de la population scolaire maternelle, créant ainsi un demi emploi jusqu'au 30.06.2015.

+ + +

Urgence - Marché de Fournitures : acquisition de matériel de projection pour le Palais - Approbation des conditions et du mode de passation.

L'urgence est décrétée pour ce point qui ne figurait pas à l'Ordre du jour.

+ + +

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

Article 1er : D'accepter l'urgence pour ce point qui n'était pas inscrit à l'ordre du jour.

Article 2 : D'approuver l'acquisition de matériel de projection pour le Palais (descriptif N° MF-PNSP/15-1091)", établis par la Ville d'Arlon. Le montant estimé s'élève à 4.132,23 € hors TVA ou 5.000,00 € 21% TVA comprise.

Article 3 : De choisir la procédure négociée par facture acceptée comme mode de passation du marché, avec consultation de 3 fournisseurs.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2015, article 124/742-98/20151016.

+ + +

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

+ + +

PAR LE CONSEIL:

Le Directeur général,

Le Bourgmestre-Président,

Ph. DEFRANCE

V. MAGNUS