

**PROCÈS VERBAL DE LA SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAL**  
**DU MARDI 19 FÉVRIER 2019 A 20 HEURES 00'**

**Présents:** M. ANCION, Bourgmestre-Président,  
Mmes et MM. LEJEUNE, DE JONGHE-GALLER, LO BUE, VANDERHEIJDEN et  
FAFCHAMPS - Échevins,  
M. LINOTTE, Président du C.A.S,  
Mmes et MM. GUERIN, LECLERCQ, MENTEN, MOYANO, SGARITO, BRUWIER,  
CAPPA, LIMET, CAN, PEZZETTI, MOREAU, BEAUJEAN, MULLENS, BIANCHI,  
MERCENIER, WENGLER, VERPOORTEN et DASSY - Membres,  
Mme. BERTHOLET - Directrice générale f.f.

Monsieur LIMET et Madame WENGLER sont excusés.  
Monsieur CAN quitte la séance au 3ème objet de la séance publique.

**ORDRE DU JOUR :**

**SÉANCE PUBLIQUE :**

- 1 CENTRE DE CRISE - BE ALERT : ADHÉSION À LA CENTRALE D'ACHATS DU SPF INTÉRIEUR ET ARRÊT DES TERMES DE LA CONVENTION À INTERVENIR.
- 2 SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL PLURICOMMUNAL SUR L'ARRONDISSEMENT DE LIÈGE (SDALg): ADOPTION.
- 3 PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LIÈGE (PUM DE LIÈGE) : ADOPTION.
- 4 ADOPTION D'UN RÈGLEMENT COMPLÉMENTAIRE SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE : CRÉATION D'UNE PLACE DE STATIONNEMENT RESERVÉE POUR PERSONNE HANDICAPÉE SUR UNE VOIRIE COMMUNALE.
- 5 CRÉATION D'UN DEMI EMPLOI D'INSTITUTEUR(TRICE) MATERNEL(LE) : ÉCOLE DE ROMSÉE
- 6 ORGANISATION DE L'ENSEIGNEMENT - COMMISSION PARITAIRE LOCALE : DÉSIGNATION DES REPRÉSENTANTS DU POUVOIR ORGANISATEUR
- 7 ATL - COMMISSION COMMUNALE DE L'ACCUEIL : DÉSIGNATION DES MEMBRES DES DIFFÉRENTES COMPOSANTES
- 8 ÉNERGIE – COMMUNE ÉNERG-ÉTHIQUE : APPROBATION DU RAPPORT FINAL 2018.
- 9 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT À INSCRIRE AU BUDGET ORDINAIRE
- 10 COMPÉTENCES EN MATIÈRES DE MARCHÉS PUBLICS : DÉLÉGATIONS AU COLLÈGE COMMUNAL
- 11 CONSEIL COMMUNAL : COMMUNICATIONS

**POINTS INSCRITS EN URGENCE :**

- 1 FOYER DE LA RÉGION DE FLÉRON - DÉSIGNATION D'UN MEMBRE AU COMITÉ D'ATTRIBUTION

## **SÉANCE À HUIS CLOS :**

- 1 ÉCOLE DU BOUNY - RATIFICATION : SLUYSMANS ÉMILIE
- 2 ÉCOLES DE ROMSÉE - RATIFICATION : DEFAWEUX DELPHINE
- 3 ÉCOLE DU BOUNY - RATIFICATION : LEBOUTTE MYLÈNE
- 4 ÉCOLES DU BOUNY - RATIFICATION : DEFAWEUX DELPHINE
- 5 ÉCOLE DE ROMSÉE - RATIFICATION : SLUYSMANS ÉMILIE
- 6 ÉCOLE DE FORT - RATIFICATION : DEFAWEUX DELPHINE
- 7 ÉCOLE DU BOUNY - RATIFICATION : SERVAIS VALÉRIE
- 8 ÉCOLE PLACE AUX ENFANTS - RATIFICATION : PIRARD SÉVERINE
- 9 ÉCOLE DE MAGNÉE - RATIFICATION : PIRARD SÉVERINE
- 10 ÉCOLE DU FORT - RATIFICATION : DIEU ALISSA
- 11 ÉCOLE DU FORT - RATIFICATION : AKAY EMINA
- 12 ÉCOLES DE MAGNÉE - RATIFICATION : DEFAWEUX DELPHINE
- 13 ÉCOLE DE MAGNÉE - RATIFICATION : GEELKENS MARJORIE
- 14 ÉCOLE DU BOUNY - RATIFICATION : AKAY EMINA
- 15 ÉCOLE LAPIERRE - RATIFICATION : FANARA LAURA
- 16 ÉCOLE DE MAGNÉE - RATIFICATION : BLANCHY MANON
- 17 ÉCOLE PLACE AUX ENFANTS - RATIFICATION : COLLETTE MARIE
- 18 ÉCOLE "AU VIEUX TILLEUL" - RATIFICATION : CHABOT KRYSTEN
- 19 ÉCOLE DU FORT - RATIFICATION : PIRARD SÉVERINE
- 20 PERSONNEL ENSEIGNANT - DÉSIGNATION TEMPORAIRE DANS LA FONCTION DE DIRECTION : GIBULA YANICK
- 21 ADMINISTRATION DES RECETTES: DÉSIGNATION D'AGENTS DE PERCEPTION - ACTUALISATION
- 22 UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE - CONSEIL D'ADMINISTRATION : CANDIDATURE

## **PROCÈS-VERBAL :**

### **SÉANCE PUBLIQUE :**

#### **1<sup>er</sup> OBJET - 1.75 - CENTRE DE CRISE - BE ALERT : ADHÉSION À LA CENTRALE D'ACHATS DU SPF INTÉRIEUR ET ARRÊT DES TERMES DE LA CONVENTION À INTERVENIR.**

Le Conseil,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, notamment les articles L1122-30 et L1222-3, alinéa 1er ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment les articles 2, 6<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup> et 8<sup>o</sup> ainsi que 47 ;

Considérant que le SPF Intérieur est un pouvoir adjudicateur qui agit comme centrale d'achat de fournitures et de services destinés à d'autres pouvoirs adjudicateurs ;

Considérant que la Commune de Fléron souhaiterait bénéficier des conditions identiques à celles obtenues par le SPF Intérieur dans le cadre de la centrale d'achat susvisée ;

Considérant que l'adhésion à cette centrale d'achat permettra d'obtenir des fournitures et des services à des prix intéressants ;

Considérant également que l'adhésion à cette centrale d'achat aura pour conséquence une simplification administrative pour la Commune de Fléron étant donné qu'elle ne devra pas réaliser elle-même la procédure de passation et d'attribution de marchés en vue d'acquiescer des fournitures ou d'obtenir des prestations ;

Considérant que l'adhésion à cette centrale d'achat est subordonnée à la conclusion d'une convention avec le SPF Intérieur, Direction Générale Centre de crise, Rue Ducale 53, 1000 Bruxelles par laquelle ce dernier agit en tant que centrale d'achats au sens de l'article 2, 7<sup>o</sup> et 8<sup>o</sup> de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics ;

Considérant en outre que l'adhésion à cette centrale d'achat ne comporte aucune exclusivité ou obligation d'achat et que, dès lors, la Commune conserve toute latitude pour passer des marchés propres ;

Après en avoir délibéré,  
DÉCIDE, à l'unanimité,

**Article 1er.**

D'adhérer à la centrale d'achats en matière de fournitures et de services du SPF Intérieur, Direction Générale Centre de crise, Rue Ducale 53, 1000 Bruxelles

**Art. 2.**

De charger le Collège communal, représenté par Monsieur Thierry ANCION, Bourgmestre, assisté de Monsieur Philippe DELCOMMUNE, Directeur général, de signer la convention d'adhésion à cette centrale d'achats dont les termes sont arrêtés comme suit:

**"CONVENTION**

*Convention entre le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité (représenté par le Centre de crise) et la commune de Fléron*

**1 Introduction.**

*Le Centre de Crise intervient comme centrale d'achat dans le sens de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment les articles 2, 6°, 7° et 8° ainsi que 47 .*

*Par conséquent, le Centre de Crise s'engage à faire profiter les autorités locales des clauses et des conditions des marchés ainsi que des éventuelles prolongations, conformément à la loi du 17 juin 2016. Une autorité locale qui est confrontée à une situation d'urgence pourra dès lors, si elle le juge nécessaire, lancer rapidement l'alerte de la population via les canaux disponibles en bénéficiant des conditions identiques aux conditions obtenues par le Centre de Crise dans le cadre du marché public.*

**2 Objet de la convention.**

*La présente convention concerne plusieurs instruments de travail différents mis à disposition par le Centre de Crise comme centrale d'achats aux partenaires dans le domaine de la sécurité. Il s'agit d'instruments élaborés pour l'appui de la planification d'urgence et de la gestion de crise (par exemple la plateforme d'alerte BE-Alert, le système de gestion de crise ICMS, un contact center, ...) mais qui sont susceptibles d'avoir une application en dehors de ce domaine. Pour chaque instrument de travail, une convention spécifique à part entière a été jointe décrivant les conditions pour leur utilisation correcte et leurs domaines d'application.*

**3 Objectif de la convention.**

*Pour faciliter leur utilisation rapide, les autorités sont priées de signer cette convention dans le cadre de la préparation aux situations d'urgence.*

*Pour les utilisateurs du logiciel 3P pour la gestion des marchés publics, le Centre de Crise offre un gain de temps considérable lors de l'activation de BE -Alert, comme centrale d'achats disponible via votre accès 3P habituel.*

**4 Parties de la convention.**

*Cette convention est signée entre une entité (commune, zone de police, ...) et le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité.*

*In casu (cocher la mention utile) :*

*x Entité de type 1 (Service Fédéral du Gouverneur, Commune)*

*$\frac{1}{2x}$  Entité de type 2 (Zone de police, PLP, etc.)*

*- Le responsable de l'entité  
de Commune de Fléron*

*Nom : Ancion*

*Prénom : Thierry*

*Fonction: Bourgmestre*

*Adresse : rue François Lapierre, 19, à 4620 Fléron*

*- Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur*

*Représenté par :*

*Nom : Thierry Davier*

*Fonction : chef de projet BE-Alert*

*SPF Intérieur*

*Direction Générale Centre de crise*

*Rue Ducale 53*

*1000 Bruxelles*

## **5 Propriété intellectuelle.**

*Ce document ainsi que l'accès et l'utilisation des instruments de travail n'impliquent aucun transfert d'un droit à l'utilisateur et en particulier, aucun droit de propriété intellectuelle.*

*L'instrument de travail et son contenu sont protégés par les dispositions d'application en matière de propriété intellectuelle.*

## **6 Conditions préalables à l'utilisation par l'entité.**

*Par cette convention, l'entité (commune, zone de police, ...) s'engage à :*

- Respecter une confidentialité totale en ce qui concerne les clauses et les conditions de ce marché, en particulier en ce qui concerne les conditions du prix et ce, tout au long de la durée de ce contrat;*
- Ne pas vendre à des tiers les services acquis dans le cadre de cette convention ;*
- Constituer une réserve budgétaire suffisante pour s'assurer du paiement effectif au contractant du marché pour les commandes réalisées, comme stipulé dans les annexes de cette convention ;*
- Ne pas poursuivre ou conclure d'autres marchés avec l'adjudicataire pour la livraison des services décrits ci-dessus pour la durée de cette convention;*

*Le non-respect de l'une des clauses peut mettre fin à la mise à disposition du portail internet de l'entité (commune, zone de police, ...).*

## **7 Garantie.**

*Malgré toutes les mesures en matière de subsidiarité, le Centre de Crise n'est pas responsable lorsque les instruments de travail proposés ne sont pas disponibles ou tombent en panne indépendamment de sa volonté. Des SLA spécifiques seront proposés pour les instruments de travail en ce qui concerne la disponibilité et seront précisés dans les cahiers de charge respectifs. Les utilisateurs sont eux-mêmes responsables pour le back-up de données cruciales.*

## **8 Limite de responsabilité.**

*L'exactitude et l'actualisation des données incombent à chaque utilisateur, chacun pour sa partie. Le Centre de Crise n'est pas responsable du contenu des données autres que celles dont le Centre de Crise est propriétaire et ne peut en aucun cas être jugé responsable du caractère fautif, incorrect, incomplet ou dépassé de l'information. L'utilisation de l'information en question, à savoir la combinaison avec d'autres données ou informations, se fait sous la responsabilité de ce dernier. Le Centre de Crise ne peut pas être jugé responsable des dégâts résultant de l'utilisation non-conforme de l'information.*

*Le Centre de Crise ne peut pas être jugé responsable des éventuelles fautes ou des éventuels dégâts directs ou indirects qui pourraient résulter de l'accès à ou de l'utilisation des instruments de travail proposés par l'utilisateur ou du malware qui pourrait toucher le système informatique, y compris les éléments logiques et physiques.*

## **9 Promotion.**

*L'entité s'engage aussi à soutenir le Centre de Crise dans ses efforts en matière de communication et de promotion relative aux instruments de travail proposés, plus particulièrement en ce qui concerne les moyens promotionnels mis à disposition par la centrale d'achats. De plus, lorsque l'entité développe elle-même sa propre publicité, elle veille à ce que celle-ci soit préalablement validée afin de respecter ainsi le standard graphique défini par le service de communication du Centre de Crise.*

## **10 Test d'initiatives de l'entité.**

*Les autorités locales peuvent aussi tester les instruments de travail dans le cadre d'un exercice de planification d'urgence (conformément aux instructions du Centre de crise).*

*Les autorités locales en informeront préalablement par écrit le Centre de Crise, au moins 4 semaines avant la date prévue pour l'exercice. Les contacts ultérieurs préciseront les modalités d'activation dans le cadre d'une convention spécifique propre à l'exercice.*

*Les éventuels frais liés à l'utilisation des instruments de travail proposés dans le cadre d'un tel exercice en matière de gestion de crise sont pris en charge par l'entité.*

## **11 Durée de la convention.**

*Cette convention est valable pour une durée indéterminée.*

*Les conditions définies en annexe peuvent toutefois être modifiées unilatéralement par le Centre de Crise (ex en cas d'intégration de nouvelles centrales de marchés, de changement de fournisseur, ...).*

*Le changement des conditions ne met toutefois pas fin à cette convention. Chaque entité inscrite sera toutefois mise au courant des conditions qui ont été changées et aura la possibilité d'accepter ou pas les nouvelles conditions et même mettre fin à cette convention et ce, sans aucune sanction.*

## **12 Loi applicable et différends.**

*Cette convention est régie par le droit belge.*

*Chaque différend relatif à l'exécution de cette convention relève de la compétence exclusive des cours et tribunaux de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles .*

## **13 Annexe.**

*Vous trouverez en annexe les conventions spécifiques qui, en fonction des instruments de travail utilisés, font intégralement partie de cette convention et peuvent être actualisés.*

*Fait à Fléron le JJ/MM/AAAA*

*En deux exemplaires originaux,*

*Pour l'entité*

*Pour le SPF Intérieur*

*(nom, prénom, fonction, signature)*

## **ANNEXE.**

### **CONVENTION BE-ALERT**

*Convention entre le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur (représenté par le Centre de Crise) et la commune de Fléron.*

*Affiliation à la centrale d'achats du Services public fédéral Intérieur, pour la livraison d'un portail internet pour l'alerte de et l'information à la population: BE-ALERT*

### **1 Introduction.**

*Le Centre de Crise a conclu en octobre 2016 un marché public pour des services en ce qui concerne un système d'alerte de et d'information à la population (BE-ALERT).*

*Une autorité locale pourra dès lors, si elle le juge nécessaire, lancer rapidement l'alerte de la population via les canaux disponibles en bénéficiant des conditions identiques aux conditions obtenues par le Centre de Crise dans le cadre du marché public.*

### **2 Objet de la convention.**

*Cette convention concerne l'utilisation de BE-Alert. BE-Alert est une plateforme d'alerte permettant à l'autorité d'alerter et/ou informer directement à l'aide de diverses technologies la population et les acteurs-clés.*

### **3 Objectif de la convention.**

*Cette convention a pour objectif de définir les conditions d'utilisation de BE-Alert.*

*Pour garantir une sécurité juridique et rendre possible une légalisation sûre lors de la mise en fonction de l'alerte, la conclusion de cette convention est une condition de base pour chaque utilisation de BE -Alert par l'autorité compétente.*

### **4 Parties de la convention.**

*Cette convention est signée entre une entité (commune, zone de police, ...) et le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité.*

*In casu (cocher la mention utile) :Entité de type 1 (Service Fédéral du Gouverneur, Commune)*

*- Le responsable de l'entité de :la commune de Fléron*

*Nom : .....*

*Prénom : .....*

*Fonction: .....*

*Adresse : .....*

*.....*

*- Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur*

*Représenté par :*

*Nom : Thierry Davier*

*Fonction : chef de projet BE-Alert*

*SPF Intérieur*

*Direction Générale Centre de crise*

*Rue Ducale 53*

*1000 Bruxelles*

### **5 Propriété intellectuelle.**

*Ce document ainsi que l'accès et l'utilisation des instruments de travail n'impliquent aucun transfert d'un droit à l'utilisateur et en particulier aucun droit de propriété intellectuelle.*

*L'instrument de travail et son contenu sont protégés par les dispositions d'application en matière de propriété intellectuelle.*

## **6 Spécificité de BE-ALERT.**

En général, les conditions sont fixées dans l'accord-cadre conclu par le Centre de Crise d'application pour cette convention. Les clauses techniques et administratives et les conditions du marché public pour les services sont disponibles sur le site internet <https://enot.publicprocurement.be> sous la référence IBZ/DGCC/AL/2015/BE-ALERT/001. Ce marché a été attribué à la firme Nextel (Koralenhoeve 15, 2160 Wommelgem) pour une durée de maximum six ans avec comme extrême date finale le 21 septembre 2022.

Les conditions peuvent toutefois être modifiées unilatéralement par le Centre de Crise (ex en cas d'intégration de nouvelles centrales de marchés, le changement de fournisseur, ...). Le Centre de Crise assure en particulier l'opérationnalité continue du portail internet afin de permettre à l'autorité compétente de déclencher à tout instant l'alerte.

### **7 Modalités relatives à l'activation et l'utilisation par l'entité.**

Pour les entités type 2 (alerte de listes préalablement définies):

Pour ces entités, le service est uniquement disponible pour les groupes préalablement définis. Les alertes aux groupes préalablement définis peuvent être réalisées sans restriction, selon le choix de l'entité.

Pour les entités qui ont souscrit à l'option PLP (Partenariat Local de Prévention):

Pour ces entités, le service est uniquement disponible pour les citoyens qui font partie d'un groupe PLP spécifique. Les alertes aux groupes préalablement définis peuvent être exécutées sans restriction en fonction du choix de l'entité mandatée, selon l'accord de coordination BIN et/ou le responsable policier pour BIN.

#### **7.1. Conditions préalables.**

L'entité est responsable pour les données nécessaires pour l'activation de BE -Alert, notamment les données des personnes compétentes (leurs codes d'accès) .

#### **7.2. Procédure d'activation.**

Pour déclencher une alerte, l'entité suit la procédure mentionnée dans le "mode d'emploi" et les documents remis dans le cadre de la formation.

#### **7.3. Promotion de l'inscription des citoyens.**

Le système BE-Alert est basé sur la base de données des citoyens qui se sont inscrits sur une base volontaire. L'entité s'engage à soutenir le Centre de Crise dans ses efforts en matière de communication et promotion relatives au projet BE-Alert comme défini au point 7 « Promotion de la convention générale ».

#### **7.4. Protection des applications et confidentialité des données.**

L'entité soumissionnaire s'engage à assurer la protection de l'application et la confidentialité des données. Elle respectera aussi strictement les mesures imposées par le Centre de Crise. En se basant sur la politique générale de sécurité, les actes suivants sont d'avance interdits :

- La transmission écrite des mots de passe
- L'utilisation d'un même mot de passe pour différentes entités
- L'utilisation abusive du système à des fins commerciales et promotionnelles
- L'utilisation abusive (ex consultation, copiage,...) des données personnelles

...

Les données personnelles utilisées dans le cadre de cet accord, sont traitées conformément à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Le Centre de Crise peut à tout moment communiquer les directives supplémentaires relatives à la protection du système et la confidentialité des données aux entités inscrites. Toute constatation du non-respect de ces directives peut entraîner la fermeture de l'accès à BE -Alert.

## **8. Conditions financières.**

Les frais liés à l'installation initiale de la plateforme (installation) et la garantie de fonctionnement du système pendant la durée de la convention, sont pris en charge par le SPF Intérieur pour toutes les autorités concernées.

Les frais uniques liées à l'activation initiale d'une entité dans le système (paramètres spécifiques ...) sont supportés par l'entité qui commande ce service.

L'abonnement annuel composé des frais récurrents liés à l'entretien d'une entité dans le système est supporté par l'entité qui commande le service.

Les frais liés à l'utilisation effective de BE-Alert sont supportés par l'entité qui déclenche l'alerte. Ces frais d'utilisation (post-paid) couvrent les frais liés aux communications payantes (messages vocaux et SMS).

*Pour les autres besoins, des unités de communication payée à l'avance (pre -paid) pourront être directement achetées à des prix préférentiels (prix unitaire indiqué dans le bon de commande) aux fournisseurs, au nom de l'entité (commune, zone de police, ...) qui prend alors la place du Centre de Crise en ce qui concerne ses droits et responsabilités dans l'exécution des commandes.*

*Les packages d'unités de communication doivent être commandées via le bon de commande .*

*Les bons de commande peuvent être réalisés via la plateforme software 3P et envoyés au fournisseur mais ils sont aussi envoyés par email à l'équipe BE -Alert (be-alert@ibz.fgov.be) au moins deux semaines avant la date de livraison de la commande demandée.*

### **9 Durée de la convention.**

*La convention est valable pour une durée indéterminée.*

*Les conditions définies au paragraphe précédent peuvent toutefois être modifiées unilatéralement par le Centre de Crise (ex en cas d'intégration de nouvelles centrales de marchés, de changement de fournisseur, ...). Le changement des conditions ne met toutefois pas fin à cette convention. Chaque entité inscrite sera toutefois mise au courant des conditions qui ont été changées et aura la possibilité d'accepter ou pas les nouvelles conditions et même mettre fin à cette convention et ce, sans aucune sanction.*

### **10 Loi applicable et différends.**

*Cette convention est régie par le droit belge.*

*Chaque différend relatif à l'exécution de cette convention relève de la compétence exclusive des cours et tribunaux de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles .*

*Fait à....., le.....*

*En deux exemplaires originaux,*

*Pour l'entité , Pour le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur  
(nom, prénom, fonction, signature) "*

### **Art. 3.**

*De notifier un extrait certifié conforme de la présente au SPF Intérieur, Direction Générale Centre de crise, Rue Ducale 53, 1000 Bruxelles.*

*La séance est suspendue à 20 heures 47'.*

*La séance reprend à 20 heures 55'.*

## 2<sup>ème</sup> OBJET - 1.777.81 - SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL PLURICOMMUNAL SUR L'ARRONDISSEMENT DE LIÈGE (SDALg): ADOPTION.

*Au nom du Groupe "ECOLO", Monsieur MERCENIER dépose l'amendement suivant :*

*"Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;*

*Considérant que le 27 février 2015 le Conseil d'Administration de l'ASBL Liège Métropole - Conférence d'arrondissement des Bourgmestres et du Collège provincial de Liège (ci-après Liège Métropole) a décidé de confier au bureau PLURIS SCRL le marché de services relatif à l'élaboration d'un schéma de développement territorial de l'Arrondissement de Liège ;*

*Considérant que le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège et le projet de territoire qu'il propose a été soumis à l'avis circonstancié des Collèges communaux des villes et communes de l'Arrondissement de Liège ;*

*Vu la décision du 24 février 2017 du Conseil d'Administration de Liège Métropole, prise sur la base des avis favorables transmis par l'ensemble de collèges communaux de l'Arrondissement de Liège, par laquelle il décide d'approuver le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège et le projet de territoire qu'il porte en son sein ;*

*Considérant que les objectifs de cette étude qui vise à mettre fin à la concurrence entre communes et à avoir une vision partagée du territoire en matière de logements, de mobilité et de commerces, dans un souci de redéploiement durable et efficient du territoire pour l'horizon 2035 ;*

*Considérant que ce processus se déroulera en quatre phases :*

*- Phase 1 : Le diagnostic territorial,*

*- Phase 2 : Les enjeux et les objectifs,*

*- Phase 3 : Les perspectives (en matière de logements, commerces et agriculture),*

*- Phase 4 : Le projet de territoire (les ambitions territoriales, les vocations territoriales, les zones d'enjeux et les ambitions par commune),*

*et qu'il constituera, pour l'horizon 2035, une stratégie de développement globale, cohérente et équilibrée du territoire de l'Arrondissement et une structuration spatiale de ce dernier ;*

Considérant que le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle de son projet de territoire :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional;
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants;
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins;
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande;
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale;
- Enjeu 6. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes;
- Enjeu 7. Préservation des diversités paysagères;
- Enjeu 8. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine;
- Enjeu 9. Valorisation touristique et culturelle;
- Enjeu 10. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux;
- Enjeu 11. Promotion d'une gouvernance supra-locale ;

Considérant que le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège contient les éléments suivants qui constituent le projet de territoire qu'il porte :

- 4 ambitions territoriales chiffrées à l'échelle de l'arrondissement en matière de répartition du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 Ville de Liège + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne), de limitation du développement commercial (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux), de recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an) et de développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles),
- une carte des vocations territoriales qui établit une différenciation spatiale afin de valoriser davantage les ressources multiples et complémentaires du territoire de l'arrondissement et ce, sur base d'une hypothèse de gestion volontariste de celui-ci,
- l'identification des zones d'enjeux du territoire de l'arrondissement et les recommandations de développement territoriales qui y sont reliées : les quartiers de gare, les couloirs de mutabilité, les grandes zones leviers, le diffus urbain et une zone thématique globale « Tourisme, modes doux, agriculture alternative » ;

Considérant qu'une évaluation régulière des ambitions territoriales et de leurs réalisations portées par le schéma sera réalisée, **au minimum tous les trois ans**, au regard de l'évolution concrète de la situation des villes et communes de l'arrondissement et aussi des perspectives statistiques pertinentes ;

Considérant l'enquête publique organisée par la Commune de Fléron, conformément aux articles D.VIII.2, D.VIII.13 et D.VIII.14 du Code de Développement Territorial, du 28 novembre 2018 au 7 janvier 2019 inclus ;

Considérant que cette enquête a fait l'objet d'une réclamation, reçue par courriel, le 7 janvier 2019, à 12h04 ;

Considérant que cette réclamation porte notamment sur les remarques suivantes :

a) le SDALg a été réalisé « sur base de l'ancien projet de PUM 2008 et qu'il développe le volet « projet de territoire » sans aucun volet mobilité dans la commande au bureau d'étude désigné et sans débat « mobilité » dans les groupes de travail évoqués » ;

b) le SDALg a été approuvé par 22 des 24 conseils communaux de l'Arrondissement mais « n'a jamais fait l'objet d'enquête publique ni de Rapport d'Incidences sur l'Environnement » ;

c) le SDALg comporte une série d'arbitrages politiques sur :

- des éléments « programmés (ex. : Bierset x3, extension ZI Hauts Sarts, Sart-Tilman Ulg hors centre, ...) présentés comme des « coups partis » (ndlr : « déjà décidés, trop tard ») qui, dans les faits, ne sont pas encore totalement concrétisés ni remis en cause par Liège Métropole malgré leur inadéquation en terme de mobilité notamment,

- des « compromis » quant aux « 6 ambitions » finales du SDALg et aux mesures à mettre en place pour les atteindre (ex. : répartition des 45.000 nouveaux logements dans l'arrondissement, nouveau méga centre commercial à Soumagne, développement économique axé sur la logistique sans vue à long terme...) alors qu'il y a sur la table des propositions plus performantes ;

d) ~~précision sur~~ **propositions pour implémenter** les 6 ambitions finales du SDALg **et diminuer la demande en mobilité :**

- L'habitat : **augmenter la part de nouveaux logements à Liège et/ou en 1ère couronne** et ajouter des critères de proximité avec les axes de mobilité en transports en commun et modes actifs structurants, par exemple,



- Le commerce : renégocier et mettre un arrêt d'urgence aux centres commerciaux « autorisés » ou « en cours d'autorisation » non situés dans des nodules commerciaux anciens et structurants (ex. : Central Piazza à Soumagne, ZAE Barchon,...),
- Le développement économique : **augmenter le nombre d'hectares/an de friches industriels à recycler et limiter la mise en œuvre des extensions des ZI en périphérie Nord car peu desservies par les transports en commun et éloignées des zones d'habitat au Sud, création de nouvelles AZE en zone mixte d'habitat ou proches des pôles d'échanges multimodaux périphériques, prise en compte du développement des AZE dans les zones périphériques externes à l'arrondissement, mise en œuvre de plans « Climat » pour tout l'arrondissement, porteurs de milliers d'emplois non délocalisables, etc,**
- L'agriculture alternative : **20 % des transports de marchandises concernant l'alimentation, proposer d'autres mesures (halls relais, dernier km décarboné, gestion des surplus, agriculture urbaine,...),**
- Multipolarité : **réalisation d'une nouvelle autoroute développer une stratégie de mobilité sans toutefois sacrifier la qualité de vie, l'environnement, les paysages, à l'Est de l'agglomération, par la réalisation d'une nouvelle autoroute, relocaliser une partie significative de l'ULg en ville, implantation de ZAE à proximité des pôles de transfert multimodaux périphériques,**
- Diminution des émissions CO2 : revoir les objectifs Vision FAST 2017, suite à l'appel du GIEC dans le cadre de la COP 24 et prévoir les objectifs 2050 du décret « Climat », **prendre en compte le transfert du transport de marchandises vers le ferroviaire,**

e) nécessité de créer une agence de développement territorial à l'échelle de l'agglomération et de développer la participation citoyenne ;

Considérant que le réclamant mentionne, en complément, des remarques qu'il souhaite apporter au PUM ;

Considérant l'envoi de l'avis d'enquête publique, du certificat de publication et procès-verbal d'enquête et de la réclamation à l'Asbl Liège Métropole, en date du 8 janvier 2019 ;

Considérant l'avis de la CCATM du 13 décembre 2018 qui émet les remarques suivantes :

- « - selon la carte, autour de Fléron, aucun pôle d'emplois (absence de mauve), Fléron semble donc isolé. Or, avec l'E40, accès aisé vers les pôles d'emplois
- cette répartition est due au relief : côté Est, zone verte et côté Ouest (hesbignon), c'est plus plat et donc plus développé
- les gros pôles d'emplois sont donc côté Ouest, hormis Barchon
- à noter dans la zone d'enjeux que Fléron est relié à d'autres types d'emploi sur le plateau et n'est pas forcément liée à ce qui se passe de l'autre côté de Liège
- il faut privilégier les zones à réhabiliter à Fléron et les circuits courts
- les pôles d'emplois sont liés aux axes de transit : Bierset et Hauts-Sart avec autoroute, Spi+ avec N3. Pour preuve, les gestionnaires de Werister ont essayé de valoriser ce site pour de l'emploi et cela n'a jamais fonctionné. Il n'y a eu aucun résultat, faute d'accès.
- si développement de l'emploi proche de Fléron, il faut un autre mode de mobilité que la voiture.

Exemple : Courtois qui gêne la circulation car en plein centre de Fléron

- si sociétés s'installent sur Fléron, cela draine de l'emploi et des impôts
- l'étude est complète et bien faite. Des mesures qui sont prises sont très intéressantes.
- il faudra y intégrer le climat, au vu de la COP24 très alarmiste
- le centre commercial de Soumagne est à remettre en question
- il faudra développer ce qui est plus local
- 85.000 m<sup>2</sup> de commerces, c'est trop
- quant aux zones d'activités économiques à reconverter, pourquoi seulement 30 ha/an et pas 60 ha/an ? Il faut être plus ambitieux »

Considérant que, lors du premier monitoring, qui doit avoir lieu **au minimum** tous les 3 ans, le Conseil Communal de Fléron souhaite attirer l'attention sur les éléments suivants :

- la perspective « Commerces » : le Conseil marque son accord sur le scénario volontariste qui décrit un développement de 85.000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales d'ici 20 ans mais rejette les grands projets comme le Central Piazza de Soumagne qui auront pour objet de concentrer l'ensemble des m<sup>2</sup> sur un ou deux projets ;
- les perspectives « Agriculture » doivent être une priorité pour l'agglomération car ces fonctions sont fédératrices d'emplois et ont pour objectif de réduire notre empreinte écologique ;

- l'enjeu « Mobilité », tel que repris dans le PUM, devra être intégré afin de mettre en œuvre la vision pour la mobilité wallonne en 2030 – FAST, *poursuivre la recherche d'un développement territorial cohérent visant notamment à militer le volume global de déplacements* ~~L'objectif est de~~ et répondre aux principes « STOP » : une 1ère attention est portée aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux transports privés (la voiture) ;

Après en avoir délibéré ;

Statuant par voix pour voix contre et abstentions;

**DÉCIDE,**

**Article 1er.**

~~D'approuver le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) et d'y adhérer.~~

*D'émettre un avis favorable sur le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) conditionné par la réalisation d'un premier "monitoring" prenant en compte l'ensemble des considérants de la présente délibération.*

**Art. 2.**

~~De demander à l'Asbl Liège Métropole une étude sur les enjeux budgétaires des différentes ambitions telles que reprises dans le SDALg et leurs impacts sur les communes. De plus, dans le cadre du futur monitoring, il sera demandé une analyse approfondie de l'ensemble des considérants de la présente délibération.~~

**Art. 3.**

*De transmettre la présente à l'attention de M. Olivier HEUSKIN, Asbl Liège Métropole, rue du Vertbois, 11, à 4000 Liège."*

Vote sur l'amendement : 2 voix pour (Groupe ECOLO), 14 voix contre (Groupes IC FLERON et PP) et 7 abstentions (Groupe PS).

L'amendement est rejeté.

Le Conseil,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Considérant que le 27 février 2015 le Conseil d'Administration de l'ASBL Liège Métropole - Conférence d'arrondissement des Bourgmestres et du Collège provincial de Liège (ci-après Liège Métropole) a décidé de confier au bureau PLURIS SCRL le marché de services relatif à l'élaboration d'un schéma de développement territorial de l'Arrondissement de Liège ;

Considérant que le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège et le projet de territoire qu'il propose a été soumis à l'avis circonstancié des Collèges communaux des villes et communes de l'Arrondissement de Liège ;

Vu la décision du 24 février 2017 du Conseil d'Administration de Liège Métropole, prise sur la base des avis favorables transmis par l'ensemble de collèges communaux de l'Arrondissement de Liège, par laquelle il décide d'approuver le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège et le projet de territoire qu'il porte en son sein ;

Considérant que les objectifs de cette étude qui vise à mettre fin à la concurrence entre communes et à avoir une vision partagée du territoire en matière de logements, de mobilité et de commerces, dans un souci de redéploiement durable et efficient du territoire pour l'horizon 2035 ;

Considérant que ce processus se déroulera en quatre phases :

- Phase 1 : Le diagnostic territorial,
- Phase 2 : Les enjeux et les objectifs,
- Phase 3 : Les perspectives (en matière de logements, commerces et agriculture),
- Phase 4 : Le projet de territoire (les ambitions territoriales, les vocations territoriales, les zones d'enjeux et les ambitions par commune),

et qu'il constituera, pour l'horizon 2035, une stratégie de développement globale, cohérente et équilibrée du territoire de l'Arrondissement et une structuration spatiale de ce dernier ;

Considérant que le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle de son projet de territoire :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional;
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants;
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins;
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande;
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale;
- Enjeu 6. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes;

- Enjeu 7. Préservation des diversités paysagères;
- Enjeu 8. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine;
- Enjeu 9. Valorisation touristique et culturelle;
- Enjeu 10. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux;
- Enjeu 11. Promotion d'une gouvernance supra-locale ;

Considérant que le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège contient les éléments suivants qui constituent le projet de territoire qu'il porte :

- 4 ambitions territoriales chiffrées à l'échelle de l'arrondissement en matière de répartition du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 Ville de Liège + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne), de limitation du développement commercial (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux), de recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an) et de développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles),

- une carte des vocations territoriales qui établit une différenciation spatiale afin de valoriser davantage les ressources multiples et complémentaires du territoire de l'arrondissement et ce, sur base d'une hypothèse de gestion volontariste de celui-ci,

- l'identification des zones d'enjeux du territoire de l'arrondissement et les recommandations de développement territoriales qui y sont reliées : les quartiers de gare, les couloirs de mutabilité, les grandes zones leviers, le diffus urbain et une zone thématique globale « Tourisme, modes doux, agriculture alternative » ;

Considérant qu'une évaluation régulière des ambitions territoriales et de leurs réalisations portées par le schéma sera réalisée, au minimum tous les trois ans, au regard de l'évolution concrète de la situation des villes et communes de l'arrondissement et aussi des perspectives statistiques pertinentes ;

Considérant l'enquête publique organisée par la Commune de Fléron, conformément aux articles D.VIII.2, D.VIII.13 et D.VIII.14 du Code de Développement Territorial, du 28 novembre 2018 au 7 janvier 2019 inclus ;

Considérant que cette enquête a fait l'objet d'une réclamation, reçue par courriel, le 7 janvier 2019, à 12h04 ;

Considérant que cette réclamation porte notamment sur les remarques suivantes :

a) le SDALg a été réalisé « sur base de l'ancien projet de PUM 2008 et qu'il développe le volet « projet de territoire » sans aucun volet mobilité dans la commande au bureau d'étude désigné et sans débat « mobilité » dans les groupes de travail évoqués » ;

b) le SDALg a été approuvé par 22 des 24 conseils communaux de l'Arrondissement mais « n'a jamais fait l'objet d'enquête publique ni de Rapport d'Incidences sur l'Environnement » ;

c) le SDALg comporte une série d'arbitrages politiques sur :

- des éléments « programmés (ex. : Bierset x3, extension ZI Hauts Sarts, Sart-Tilman Ulg hors centre, ...) présentés comme des « coups partis » (ndlr : « déjà décidés, trop tard ») qui, dans les faits, ne sont pas encore totalement concrétisés ni remis en cause par Liège Métropole malgré leur inadéquation en terme de mobilité notamment,

- des « compromis » quant aux « 6 ambitions » finales du SDALg et aux mesures à mettre en place pour les atteindre (ex. : répartition des 45.000 nouveaux logements dans l'arrondissement, nouveau méga centre commercial à Soumagne, développement économique axé sur la logistique sans vue à long terme...) alors qu'il y a sur la table des propositions plus performantes ;

d) précision sur les 6 ambitions finales du SDALg :

- L'habitat : ajouter des critères de proximité avec les axes de mobilité en transports en commun et modes actifs structurants, par exemple,

- Le commerce : renégocier et mettre un arrêt d'urgence aux centres commerciaux « autorisés » ou « en cours d'autorisation » non situés dans des nodules commerciaux anciens et structurants (ex. : Central Piazza à Soumagne, ZAE Barchon,...),

- Le développement économique : limiter la mise en œuvre des extensions des ZI en périphérie Nord car peu desservies par les transports, mise en œuvre de plans « Climat » pour tout l'arrondissement, porteurs de milliers d'emplois non délocalisables, etc,

- L'agriculture alternative : proposer d'autres mesures (halls relais, dernier km décarboné, gestion des surplus, agriculture urbaine,...),

- Multipolarité : réalisation d'une nouvelle autoroute sans sacrifier la qualité de vie, l'environnement, les paysages, à l'Est de l'agglomération, relocaliser une partie significative de l'ULg en ville,...,

- Diminution des émissions CO2 : revoir les objectifs Vision FAST 2017, suite à l'appel du GIEC dans le cadre de la COP 24 et prévoir les objectifs 2050 du décret « Climat »,... ;

e) nécessité de créer une agence de développement territorial à l'échelle de l'agglomération et de développer la participation citoyenne ;

Considérant que le réclamant mentionne, en complément, des remarques qu'il souhaite apporter au PUM ;

Considérant l'envoi de l'avis d'enquête publique, du certificat de publication et procès-verbal d'enquête et de la réclamation à l'Asbl Liège Métropole, en date du 8 janvier 2019 ;

Considérant l'avis de la CCATM du 13 décembre 2018 qui émet les remarques suivantes :

« - selon la carte, autour de Fléron, aucun pôle d'emplois (absence de mauve), Fléron semble donc isolé. Or, avec l'E40, accès aisé vers les pôles d'emplois

- cette répartition est due au relief : côté Est, zone verte et côté Ouest (hesbignon), c'est plus plat et donc plus développé

- les gros pôles d'emplois sont donc côté Ouest, hormis Barchon

- à noter dans la zone d'enjeux que Fléron est relié à d'autres types d'emploi sur le plateau et n'est pas forcément liée à ce qui se passe de l'autre côté de Liège

- il faut privilégier les zones à réhabiliter à Fléron et les circuits courts

- les pôles d'emplois sont liés aux axes de transit : Bierset et Hauts-Sart avec autoroute, Spi+ avec N3. Pour preuve, les gestionnaires de Werister ont essayé de valoriser ce site pour de l'emploi et cela n'a jamais fonctionné. Il n'y a eu aucun résultat, faute d'accès.

- si développement de l'emploi proche de Fléron, il faut un autre mode de mobilité que la voiture.

Exemple : Courtois qui gêne la circulation car en plein centre de Fléron

- si sociétés s'installent sur Fléron, cela draine de l'emploi et des impôts

- l'étude est complète et bien faite. Des mesures qui sont prises sont très intéressantes.

- il faudra y intégrer le climat, au vu de la COP24 très alarmiste

- le centre commercial de Soumagne est à remettre en question

- il faudra développer ce qui est plus local

- 85.000 m<sup>2</sup> de commerces, c'est trop

- quant aux zones d'activités économiques à reconverter, pourquoi seulement 30 ha/an et pas 60 ha/an ? Il faut être plus ambitieux »

Considérant que, lors du premier monitoring, qui doit avoir lieu tous les 3 ans, le Conseil Communal de Fléron souhaite attirer l'attention sur les éléments suivants :

- la perspective « Commerces » : le Conseil marque son accord sur le scénario volontariste qui décrit un développement de 85.000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales d'ici 20 ans mais rejette les grands projets comme le Central Piazza de Soumagne qui auront pour objet de concentrer l'ensemble des m<sup>2</sup> sur un ou deux projets ;

- les perspectives « Agriculture » doivent être une priorité pour l'agglomération car ces fonctions sont fédératrices d'emplois et ont pour objectif de réduire notre empreinte écologique ;

- l'enjeu « Mobilité », tel que repris dans le PUM, devra être intégré afin de mettre en œuvre la vision pour la mobilité wallonne en 2030 – FAST. L'objectif est de répondre aux principes « STOP » : une 1ère attention est portée aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux transports privés (la voiture) ;

Après en avoir délibéré ;

Statuant par 20 voix pour (Groupes IC FLERON et PS) 0 voix contre et 3 abstentions (Groupes ECOLO et PP);

DÉCIDE,

#### **Article 1er.**

D'approuver le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) et d'y adhérer.

#### **Art. 2.**

De demander à l'Asbl Liège Métropole une étude sur les enjeux budgétaires des différentes ambitions telles que reprises dans le SDALg et leurs impacts sur les communes. De plus, dans le cadre du futur monitoring, il sera demandé une analyse approfondie de l'ensemble des considérants de la présente délibération.

#### **Art. 3.**

De transmettre la présente à l'attention de M. Olivier HEUSKIN, Asbl Liège Métropole, rue du Vertbois, 11, à 4000 Liège.

3<sup>ème</sup> OBJET - 1.777.81 - PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LIÈGE (PUM DE LIÈGE) : ADOPTION.

Monsieur CAN quitte la séance.

Au nom du Groupe "ECOLO", Monsieur MERCENIER dépose l'amendement suivant :

*"Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;*

*Vu le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;*

*Considérant que l'article 3, par. 1, du Décret du 1er avril 2004, définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;*

*Considérant que l'article 3, par. 2, du Décret du 1er avril 2004, définit les trois objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à sa voir :*

*- l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de l'agglomération urbaine ;*

*- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment pour la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement ;*

*- la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité ;*

*Considérant que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;*

*Vu l'article 1er, 3°, de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;*

*Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19 % du PIB wallon, 19 % de l'emploi wallon et 35 % des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;*

*Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86 % internes à son propre territoire ;*

*Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40 % de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17 % de la population ;*

*Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ~~approuvé~~ dont l'approbation par le Conseil communal le 19 février 2019 est conditionnée par la réalisation d'un monitoring portant sur un ensemble de remarques visant notamment à limiter le volume global de déplacements et une meilleure adéquation entre la définition des "ambitions" du SDALg et les moyens de mobilité à mettre en oeuvre à travers le PUM;*

*Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;*

*Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;*

*Considérant le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 ;*

*Considérant que, suivant l'article 6, par. 2, al. 1<sup>er</sup>, du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3°, de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;*

*Considérant que toute observation ou réclamation à cette enquête devait être transmise directement par le réclamant au PUM de Liège, Direction de la Planification de la mobilité, à Namur ;*

*Considérant que, suivant l'article 6, par. 2, al. 2, du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;*

*Considérant que, suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;*

*Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :*

- Enjeu 1 Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2e couronne),
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m<sup>2</sup> nouveaux),
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an),
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles),
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.,
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Considérant que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après) mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que, selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges) et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux voitures individuelles ;

Considérant que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

a) La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;

- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;

- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;

- La création de 3 lignes de rocadés ;

- L'adaptation des lignes de desserte locale ;

- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;

- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

b) Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;

- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;

- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;

- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

c) Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;

- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;

- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;

- L'élargissement et l'intensification des services ;

d) Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;

- La création de 22 pôles d'intermodalité ;

- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

e) La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;

- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

f) La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;

- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;

- Une zone basse émission ;

- La réservation de voies au covoiturage ;

- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

g) La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;

- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;

- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;

- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;

- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;

- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;

- répondre à l'assainissement d'autres axes routiers en termes de transit tels que les rives de Meuse et les quais de la Dérivation, les rues d'Ans et des Français, les voiries par où passe le transit des quartiers de la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...);
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation;

Vu la délibération du 16 octobre 2007 qui prend connaissance de l'ensemble des pièces constituant la demande de permis d'urbanisme pour la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et du résultat de l'enquête;

Vu la délibération du Collège communal du 23 octobre 2007 qui émet notamment les remarques suivantes :

- Depuis la N3 à Beyne jusqu'à l'échangeur de Chaudfontaine : mise à gabarit du tronçon rue Churchill, carrefour N621, rue de Bouny jusqu'à l'échangeur, aménagement pour les usagers faibles (modes doux) et envisager la reprise par la DGO1 de ce tronçon de Beyne à Chaudfontaine;
- Rue des Combattants : éviter que, lors de l'aménagement des zones de compensation, il n'y ait des liaisons voitures possibles entre le chemin du Haras et l'échangeur de Chaudfontaine;
- Tri-Mottet : conserver son aspect de chemin agricole raccordé au RAVeL;
- Rue du Bay-Bonnet : prolonger le collecteur du Bois le Meunier jusqu'à la station d'épuration du Bay-Bonnet (voir AIDE);
- Rue du Ry : maintenir la liaison mode doux vers Fléron et la rue des Cotteaux de Soumagne;
- Rue Bureau : prévoir une piste cyclable à relier au RAVeL au niveau du rond-point;
- Trois Chênes : recréer une place en déviant la rue des Trois Chênes vers la rue Chapelle à la Lice de façon à ralentir le trafic, donner une signification à ce lieu (par exemple, par des plantations didactiques);
- Sur la N3 : compléter la piste cyclable entre le rond-point de la Clef et la Chapelle à Micheroux;
- Au niveau du site du Hasard : prévoir des sondages en vue de vérifier la contamination ou non des terres, ne pas déverser ailleurs avant analyses, que toutes les mesures soient prises pour sécuriser le site, les éléments patrimoniaux naturels doivent être conservés;
- Chantier : faire établir par la DGO1, de manière contradictoire (avant/après), les états des lieux des voiries communales susceptibles d'être utilisées par le charroi engendré suite au chantier et exiger le nettoyage régulier de ces voiries par la DGO1 ou ses sous-traitants;
- Réparation des voiries : la DGO1 établira avec la Commune de Fléron une convention où il s'engagera à réparer, à ses frais et dans les meilleurs délais, les voiries communales endommagées par les travaux et/ou le charroi liés au projet;
- Terril et étangs : demande que la Région wallonne acquiert le site (terril et étangs) de façon à assainir l'endroit et à arrêter le glissement du terril vers la plaine communale de jeux et les terrains de la société wallonne du logement et ainsi supprimer tout danger qui pourrait empêcher l'exploitation environnementale et touristique des lieux;

Considérant l'avis de la CCATM du 13 décembre 2018 qui émet les remarques suivantes :

- « - Fléron est indiqué comme pôle d'échanges avec correspondance multi-modale
- si on fait CHB, cela ne va pas résoudre le trafic dans Liège et dans Fléron
- si zone 30 : beaucoup plus de pollutions
- si CHB est mis en œuvre, c'est uniquement pour décharger le centre ville de Liège, en faisant fi des communes impactées
- si CHB est mis en œuvre, il faut des mesures d'accompagnement, à mettre en place avant sa réalisation aussi non la circulation diminuera à court terme mais après, ce sera pire
- dans le cadre du développement du réseau TEC, il faudra plus de régularité, moins de retard
- les propositions pour Fléron sont faibles, sans ambitions
- les Magnétois sont saturés par le bus qui n'est pas du tout proportionné (bus double dans le village alors qu'il est vide, même dans la soirée)
- privilégier un système de navettes dans tout Fléron pour accéder à la ligne structurante. L'exemple de Beyne a été cité où un bus des TEC a été fourni et le chauffeur était payé par la commune : cela n'a pas duré car trop cher !
- mettre tous les habitants de Fléron sur un même plan d'égalité pour les ramener vers le centre de Fléron



- porter attention aux horaires afin que le temps de correspondance ne soit pas trop long.
- si un bus à haute fréquence est mis en place, il passerait tous les 5 à 10 minutes maximum
- pour Fléron, il n'y a pas de grandes propositions
- les objectifs du PUM ne vont pas assez loin
- manque d'ambitions de réductions nettes du trafic
- en 2007, selon l'étude d'incidences, CHB n'apportait rien
- Fléron est la plus impactée par rapport aux aspects environnementaux, résidentiels et commerciaux ; ce qui engendrera plus de bruit, plus de pollution, moins d'habitats naturels
- CHB est juste un atout socio-économique et elle ne peut l'être au détriment d'autres points
- si les transports en commun sont gratuits et opérationnels : tout le monde les prendra
- question est posée : qui est venu en vélo ce soir ?

*Remarque collégiale : au même titre que le SDT et les liaisons écologiques, il est demandé de visualiser autant de documents en si peu de temps. Ce n'est pas normal. Voire, c'est un manque de respect pour les personnes qui ont élaboré ces dossiers. »*

*Considérant que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;*

*Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;*

*Considérant cependant qu'aucune modification n'a été apportée au PUM suite aux nombreuses remarques de l'enquête publique concernant les constats du RIE sur les nombreux impacts négatifs sur l'environnement du projet de jonction autoroutière CHB, le projet de mobilité dit modifié renvoyant simplement les plaignants à une xième étude d'incidence sur l'environnement qui serait réalisée lors de la demande de permis d'urbanisation;*

*Considérant que l'Etude d'Incidence de 2007 et le présent RIE indiquent que CHB ne résout en rien le problème de mobilité sur la N3 au centre de Fléron, que au contraire l'effet d'appel des différents accès à l'autoroute augmenterait le transit au centre de Fléron, que cette problématique de l'engorgement de la N3 n'est abordée nul part d'une manière spécifique mais est diffuse dans l'ensemble des documents et qu'ainsi le PUM laisse toujours croire aux fléronnais que ce projet autoroutier pourrait les aider, en créant une confusion entre "décongestionner le centre de Fléron" et "améliorer l'accessibilité à Fléron";*

*Considérant que l'accessibilité à Fléron est déjà grande par la proximité de nombreux accès autoroutiers et qu'il conviendrait simplement de procéder à des améliorations des voiries régionales existantes y donnant accès, pour améliorer la sécurité, élargir ponctuellement les gabarits, installer l'éclairage public, aménager des pistes cyclables et des accotements accessibles aux piétons;*

*Considérant que le slogan communal fléronnais est "une ville à la campagne" et que le projet CHB entame de manière significative et irréversible la couronne verte à l'Est de Fléron, pénètre même à l'intérieur de certains quartiers déstructurant ceux-ci, et réduit à néant les résultats de nombreux années d'un patient travail d'aménagement du territoire préservant les paysages, les espaces verts et un environnement de qualité à proximité d'un centre urbain et commerçant intensifié, que cette politique d'aménagement du territoire communal anticipait par là les "enjeux" et "ambitions" du SDALg présenté aujourd'hui;*

*Considérant qu'un viaduc de 200 m de long et de 40 m en son point haut pour enjamber l'un des plus beaux vallons de notre commune, la Gargonade, constitue un très bon exemple des conséquences catastrophiques pour l'environnement de notre commune et qu'il ne s'agit là que l'un des 36 ouvrages programmés pour le tracé de 12,5 km. Citons aussi les 3 échangeurs dont l'un à flanc de coteaux boisés dans le Bouny et les deux autres aux croisements des routes régionales au milieu des habitations, les tranchées ouvertes de 35 m de larges pour l'emprise de l'autoroute plus les talus parfois de plus de 10 m de hauteur;*

*Considérant qu'aucune étude de mobilité pour l'agglomération liégeoise n'a été réalisée à ce jour sans intégrer la réalisation de cette jonction autoroutière, à chaque fois intégrée dans la commande aux bureaux d'études par les commanditaires;*

*Considérant que selon le RIE, CHB reprendrait moins de 10 % du volume du trafic global de contournement de Liège (Vallée mosane + Ring nord + tunnel sous Cointe), que le SDALg par contre générerait une augmentation de déplacements d'environ le même volume voir supérieur, que le report du trafic de la vallée mosane sur CHB est une vue de l'esprit si on se réfère aux comptages réels précédents ayant déterminé qu'il s'agissait à 85 % de trafic local, que l'engorgement du tunnel sous Cointe est du à l'absence de mise en oeuvre de modes de déplacements alternatifs à la voiture, que le transport de marchandises serait seulement de 10 % à 15 % du volume total du trafic de CHB et que, par contre, cette jonction augmenterait le transit international de marchandises de 15 % sur l'E40, couloir européen, que CHB constituerait, comme tout nouvel équipement routier de ce type, un aspirateur à voitures, que l'on constate par ces exemples que non seulement CHB traaille à la marge dans le volume des déplacements globaux, mais que sa réalisation comporte aussi des risques contreproductifs à la mise en place d'une nouvelle mobilité selon le plan FAST, que par ailleurs il reste des possibilités d'adapter les "ambitions" du SDALg pour diminuer le nombre de déplacements et qu'il est également toujours possible de renforcer les mesures prises dans le PUM pour encourager le transfert de la voiture vers les autres modes de mobilité et donc qu'il est envisageable, sinon nécessaire, de se passer de cette nouvelle infrastructure autoroutière;*

*Considérant que le montant financier considérable de cet équipement autoroutier estimé à 500 000 000 € il ya plus de 10 ans, met en péril les autres investissements nécessaires à la réalisation des aménagements et équipements pour les déplacements à pied, à vélo, en transports en commun et aussi l'amélioration du réseau routier existant et l'aménagement d'espaces publics de qualité;*

*Considérant que les investissements pour le PUM sont essentiellement mis à charge de la Région Wallonne, qui par ailleurs doit partager ses budgets pour l'ensemble de son territoire;*

*Considérant que l'insuffisance de planning et d'estimation financière dans le PUM pour garantir sa bonne fin, voir même démontrer simplement sa faisabilité au vu des moyens humains et financiers disponibles, incite certaine commune à demander le report de CHB selon le principe STOP, à savoir "... quand les autres mesures préconisées dans le PUM sont mises en oeuvre" Conseil Communal de Liège du 04-09-2019, que cette décision est incohérence avec les objectifs du PUM et son bon aboutissement car elle ne donne aucune réponse quant aux modifications à apporter au SDALg et au PUM pour se passer de CHB;*

*Considérant que la réalisation de CHB aggraverait fortement la dette climatique de la Région wallonne par l'émission, selon une première évaluation de IEW, de 500 000 tonnes de CO2 pour sa simple réalisation, émissions qui par ailleurs ne seront jamais compensées par son usage;*

*Considérant que la vision FAST de la Région wallonne ne prend en compte que les objectifs climatiques pour 2030 et n'intègre en rien ceux de 2050, et qu'il convient de préparer ceux-ci dès à présent pour un projet dont l'ampleur touche toute l'agglomération liégeoise;*

*Considérant que la non finalisation d'un plan de mobilité par manque de moyens financiers ou par absence d'une coordination suffisant pour atteindre les objectifs globaux peut amener à un effet contraire de celui escompté et que par ailleurs, en matière climatique, nous n'avons plus droit à l'erreur;*

*Après en avoir délibéré ;*

*Statuant par voix pour, voix contre et abstentions,*

*DÉCIDE,*

**Article 1er.**

~~*D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.*~~

*De ne pas approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise, en l'état.*

**Art. 2.**

*De solliciter le Gouvernement wallon pour mettre rapidement en place les mesures correctrices à ce plan urbain de mobilité, vérifier sa faisabilité, respecter à la fois les conclusions du RIE, les prescrits climatiques internationaux et les recommandations européennes pour les plans de mobilité durable, établir un plan de mise en œuvre et de financement détaillé des mesures prioritaires garantissant à l'Arrondissement de Liège les outils de mobilité nécessaires et indispensables au développement harmonieux de son territoire. De plus, dans le cadre du futur monitoring, il sera demandé une analyse approfondie de l'ensemble des considérants de la présente délibération.*

**Art. 3.**

*D'intégrer dans toute réflexion / décision de mise en œuvre le principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux voitures individuelles ;*

**Art. 4.**

*De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 21 février*

2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou [pum.liege@spw.wallonie.be](mailto:pum.liege@spw.wallonie.be))."

Vote sur l'amendement : 2 voix pour (Groupe ECOLO), 14 voix contre (Groupes IC FLERON et PP) et 6 abstentions (Groupe PS).

L'amendement est rejeté.

Le Conseil,

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

Vu le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Considérant que l'article 3, par. 1, du Décret du 1er avril 2004, définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Considérant que l'article 3, par. 2, du Décret du 1er avril 2004, définit les trois objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de l'agglomération urbaine ;

- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment pour la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement ;

- la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité ;

Considérant que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3°, de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19 % du PIB wallon, 19 % de l'emploi wallon et 35 % des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86 % internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40 % de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17 % de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 19 février 2019 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Considérant le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 ;

Considérant que, suivant l'article 6, par. 2, al. 1er, du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3°, de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Considérant que toute observation ou réclamation à cette enquête devait être transmise directement par le réclamant au PUM de Liège, Direction de la Planification de la mobilité, à Namur ;

Considérant que, suivant l'article 6, par. 2, al. 2, du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Considérant que, suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1 Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2e couronne),
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m<sup>2</sup> nouveaux),
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an),
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles),
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.,
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Considérant que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usager ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après) mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que, selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges) et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux voitures individuelles ;

Considérant que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

a) La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;

- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
  - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
  - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
  - b) Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
    - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
    - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
    - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
    - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
  - c) Le renforcement des réseaux cyclables via :
    - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
    - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
    - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
    - L'élargissement et l'intensification des services ;
  - d) Le développement d'une intermodalité forte via :
    - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
    - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
    - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
  - e) La valorisation du Ring nord de Liège via :
    - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
    - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
  - f) La sécurisation du réseau routier existant via :
    - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
    - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
    - Une zone basse émission ;
    - La réservation de voies au covoiturage ;
    - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
  - g) La gestion de la demande via :
    - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
    - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
    - La promotion de la multimodalité.
- Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :
- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
  - des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
  - des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;
- Considérant que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :
- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
  - offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
  - répondre à l'assainissement d'autres axes routiers en termes de transit tels que les rives de Meuse et les quais de la Dérivation, les rues d'Ans et des Français, les voiries par où passe le transit des quartiers de la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
  - répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;

- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Vu la délibération du 16 octobre 2007 qui prend connaissance de l'ensemble des pièces constituant la demande de permis d'urbanisme pour la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et du résultat de l'enquête;

Vu la délibération du Collège communal du 23 octobre 2007 qui émet notamment les remarques suivantes :

- Depuis la N3 à Beyne jusqu'à l'échangeur de Chaudfontaine : mise à gabarit du tronçon rue Churchill, carrefour N621, rue de Bouny jusqu'à l'échangeur, aménagement pour les usagers faibles (modes doux) et envisager la reprise par la DGO1 de ce tronçon de Beyne à Chaudfontaine;
- Rue des Combattants : éviter que, lors de l'aménagement des zones de compensation, il n'y ait des liaisons voitures possibles entre le chemin du Haras et l'échangeur de Chaudfontaine;
- Tri-Mottet : conserver son aspect de chemin agricole raccordé au RAVeL;
- Rue du Bay-Bonnet : prolonger le collecteur du Bois le Meunier jusqu'à la station d'épuration du Bay-Bonnet (voir AIDE);
- Rue du Ry : maintenir la liaison mode doux vers Fléron et la rue des Cotteaux de Soumagne;
- Rue Bureau : prévoir une piste cyclable à relier au RAVeL au niveau du rond-point;
- Trois Chênes : recréer une place en déviant la rue des Trois Chênes vers la rue Chapelle à la Lice de façon à ralentir le trafic, donner une signification à ce lieu (par exemple, par des plantations didactiques);
- Sur la N3 : compléter la piste cyclable entre le rond-point de la Clef et la Chapelle à Micheroux;
- Au niveau du site du Hasard : prévoir des sondages en vue de vérifier la contamination ou non des terres, ne pas déverser ailleurs avant analyses, que toutes les mesures soient prises pour sécuriser le site, les éléments patrimoniaux naturels doivent être conservés;
- Chantier : faire établir par la DGO1, de manière contradictoire (avant/après), les états des lieux des voiries communales susceptibles d'être utilisées par le charroi engendré suite au chantier et exiger le nettoyage régulier de ces voiries par la DGO1 ou ses sous-traitants;
- Réparation des voiries : la DGO1 établira avec la Commune de Fléron une convention où il s'engagera à réparer, à ses frais et dans les meilleurs délais, les voiries communales endommagées par les travaux et/ou le charroi liés au projet;
- Terril et étangs : demande que la Région wallonne acquiert le site (terril et étangs) de façon à assainir l'endroit et à arrêter le glissement du terril vers la plaine communale de jeux et les terrains de la société wallonne du logement et ainsi supprimer tout danger qui pourrait empêcher l'exploitation environnementale et touristique des lieux;

Considérant l'avis de la CCATM du 13 décembre 2018 qui émet les remarques suivantes :

« - Fléron est indiqué comme pôle d'échanges avec correspondance multi-modale

- si on fait CHB, cela ne va pas résoudre le trafic dans Liège et dans Fléron

- si zone 30 : beaucoup plus de pollutions

- si CHB est mis en œuvre, c'est uniquement pour décharger le centre ville de Liège, en faisant fi des communes impactées

- si CHB est mis en œuvre, il faut des mesures d'accompagnement, à mettre en place avant sa réalisation aussi non la circulation diminuera à court terme mais après, ce sera pire

- dans le cadre du développement du réseau TEC, il faudra plus de régularité, moins de retard

- les propositions pour Fléron sont faibles, sans ambitions

- les Magnétois sont saturés par le bus qui n'est pas du tout proportionné (bus double dans le village alors qu'il est vide, même dans la soirée)

- privilégier un système de navettes dans tout Fléron pour accéder à la ligne structurante. L'exemple de Beyne a été cité où un bus des TEC a été fourni et le chauffeur était payé par la commune : cela n'a pas duré car trop cher !

- mettre tous les habitants de Fléron sur un même plan d'égalité pour les ramener vers le centre de Fléron

- porter attention aux horaires afin que le temps de correspondance ne soit pas trop long.

- si un bus à haute fréquence est mis en place, il passerait tous les 5 à 10 minutes maximum

- pour Fléron, il n'y a pas de grandes propositions

- les objectifs du PUM ne vont pas assez loin

- manque d'ambitions de réductions nettes du trafic

- en 2007, selon l'étude d'incidences, CHB n'apportait rien

- Fléron est la plus impactée par rapport aux aspects environnementaux, résidentiels et commerciaux ; ce qui engendrera plus de bruit, plus de pollution, moins d'habitats naturels  
- CHB est juste un atout socio-économique et elle ne peut l'être au détriment d'autres points  
- si les transports en commun sont gratuits et opérationnels : tout le monde les prendra  
- question est posée : qui est venu en vélo ce soir ?

Remarque collégiale : au même titre que le SDT et les liaisons écologiques, il est demandé de visualiser autant de documents en si peu de temps. Ce n'est pas normal. Voire, c'est un manque de respect pour les personnes qui ont élaboré ces dossiers. »

Considérant que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Après en avoir délibéré ;

Statuant par 13 voix pour (Groupe IC FLERON), 2 voix contre (Groupe ECOLO) et 7 abstentions (Groupes PS et PP),  
DÉCIDE,

#### **Article 1er.**

D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

#### **Art. 2.**

De solliciter le Gouvernement wallon pour établir un plan de mise en œuvre et de financement détaillé des mesures prioritaires garantissant à l'Arrondissement de Liège les outils de mobilité nécessaires et indispensables au développement harmonieux de son territoire. De plus, dans le cadre du futur monitoring, il sera demandé une analyse approfondie de l'ensemble des considérants de la présente délibération.

#### **Art. 3.**

D'intégrer dans toute réflexion / décision de mise en œuvre le principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux voitures individuelles ;

#### **Art. 4.**

De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 21 février 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

#### 4<sup>ème</sup> OBJET - 1.811.122.53 - ADOPTION D'UN RÈGLEMENT COMPLÉMENTAIRE SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE : CRÉATION D'UNE PLACE DE STATIONNEMENT RÉSERVÉE POUR PERSONNE HANDICAPÉE SUR UNE VOIRIE COMMUNALE.

Le Conseil,

Vu les articles L1122-30, L1122-32, L1133-1 et L1133-2 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu les articles 119 et 135 § 2 de la Nouvelle Loi communale;

Vu les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière ;

Vu l'Arrêté Royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

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

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

Vu l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la carte de stationnement pour personnes handicapées;

Vu les circulaires ministérielles des 3 avril 2001 et 25 avril 2003 relatives aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées;

Vu le décret du 19 décembre 2007, et ses modifications ultérieures, relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voiries publiques et à la circulation des transports en commun, et notamment son article 2 ;

Considérant la demande d'emplacement réservée pour "Personne handicapée" introduite par :  
Madame ALLA Zahra, rue des Champs 26 à 4624 Romsée;  
Considérant que les critères suivants doivent être remplis pour bénéficier d'une place de stationnement réservée pour une personne handicapée :  
1. Le domicile ne comporte pas de garage ou de parking privé permettant une accessibilité réelle,  
2. Le requérant possède un véhicule ou est conduit par une personne habitant chez lui,  
3. La possession de la carte spéciale de stationnement est indispensable.  
Considérant que cette demande a été examinée par les services de police et de la mobilité;  
Considérant le rapport de visite du service mobilité, joint au dossier, approuvant la mise en oeuvre de la demande;  
Considérant que cette demande d'emplacement concerne une voirie communale;  
Sur proposition du Collège communal,

Après en avoir délibéré,  
Statuant par 22 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention,  
ARRÊTE,

**Article 1er.**

Le stationnement est strictement réservé au véhicule de la personne handicapée à l'endroit suivant :  
• rue des Champs 26 à 4624 Romsée.

Cet emplacement pour personne handicapée sera signalé conformément à l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 et de l'Arrêté royal du 23 juin 1978 par le signal E9f pourvu d'un panneau additionnel reprenant la distance de 6 mètres.

**Art. 2**

Le présent règlement sera soumis à l'approbation du Gouvernement wallon. Il sera transmis à cette fin au Service Public de Wallonie, Direction de la Sécurité, du trafic et de la télématique routière - Direction de la Réglementation de la sécurité routière, boulevard du Nord, 8 à 5000 NAMUR.

**Art. 3.**

Une expédition du présent règlement sera transmise au Collège Provincial du Conseil provincial de Liège, pour que mention en soit faite dans le Bulletin provincial ainsi qu'aux greffes des tribunaux de police et de première instance de Liège, pour être inscrit dans le registre à ce destiné.

**Art. 4.**

Le présent règlement, une fois approuvé, sera publié par voie d'affichage aux valves officielles de la Commune de Fléron.

5<sup>ème</sup> OBJET - 1.851.11.08 - CRÉATION D'UN DEMI EMPLOI D'INSTITUTEUR(TRICE) MATERNEL(LE) : ÉCOLE DE ROMSÉE

Le Conseil,  
Vu la circulaire ministérielle ayant pour objet le calcul des populations scolaires dans l'enseignement maternel ;  
Vu le dossier "Encadrement" au 01/10/2018 duquel il résulte que des subventions traitements seront accordées pour 4 emplois d'institutrices maternelles ;  
Considérant que le nombre d'enfants inscrits à l'Ecole communale de Romsée s'est élevé à 83 pendant une période de 10 jours consécutifs donnant donc droit à un demi emploi supplémentaire par rapport au 01/10/2018 ;  
Considérant qu'au 21/01/2019, l'augmentation du cadre maternel à raison d'un mi-temps donne droit ainsi à des subventions traitements pour 4 emplois et un mi-temps ;

Après en avoir délibéré,  
DÉCIDE, à l'unanimité,

**Article unique.**

De créer un demi emploi supplémentaire d'enseignante maternelle à l'École communale de Romsée à partir du 21/01/2019 et de solliciter l'octroi d'une subvention traitement.



6<sup>ème</sup> OBJET - 1.851.11.088.8 - ORGANISATION DE L'ENSEIGNEMENT - COMMISSION PARITAIRE LOCALE : DÉSIGNATION DES REPRÉSENTANTS DU POUVOIR ORGANISATEUR

Le Conseil,

Vu sa délibération du 26/02/2013 désignant les membres de la Commission Paritaire Locale ;  
Vu l'article 94 du décret du 6 juin 1994 précisant que les Co.Pa.Loc comprennent un nombre égal de représentants du Pouvoir Organisateur et des membres du personnel à savoir six membres représentant le Pouvoir Organisateur et six membres représentant le personnel dans les communes de moins de 75.000 habitants ;

Considérant les élections communales du 14/10/2018 et le renouvellement du Conseil communal en date du 03/12/2018 ;

Considérant le courrier de Monsieur Thierry ANCIEN, bourgmestre, déléguant la présidence à Madame Sylvia DE JONGHE, Échevine de l'Enseignement ;

Considérant que Madame DE JONGHE siège dès lors de plein droit en tant que présidente ;

Considérant ainsi que 5 membres effectifs et 6 membres suppléants de la COPALOC doivent être désignés ;

Considérant que les membres du Pouvoir Organisateur sont désignés librement par le Conseil communal ;

Considérant néanmoins que le Collège communal propose d'appliquer la clé D'Hondt de répartition des sièges ;

Sur proposition des chefs de groupes ;

CONSTATE

qu'il y a autant de candidats que de postes à pourvoir ;

qu'il y a dès lors désignation sans lutte ;

DÉSIGNE, à l'unanimité,

1) en qualité de membres effectifs de la Commission Paritaire Locale :

**Pour le groupe "IC Fléron"**

- Madame Sylvia DE JONGHE, Échevine de l'Enseignement, présidente de plein droit

- Madame Sophie FAFCHAMPS;

- Madame Christine JOYEUX;

- Monsieur Xavier DALKEN;

**Pour le groupe "PS"**

- Madame Marie-Claire BIANCHI

- Madame Rebecca MULLENS

2) en qualité de membres suppléants de la Commission Paritaire Locale :

**Pour le groupe "IC Fléron"**

- Madame Nadine MOYANO ;

- Madame Marie-Pierre BRUWIER ;

- Madame Emmanuelle DEFECHEREUX ;

- Madame Estelle BERGENHOUSE ;

**Pour le groupe "PS"**

-Monsieur Clément LIMET

- Monsieur Georges BEAUJEAN

7<sup>ème</sup> OBJET - 1.851.121.858 - ATL - COMMISSION COMMUNALE DE L'ACCUEIL : DÉSIGNATION DES MEMBRES DES DIFFÉRENTES COMPOSANTES

Le Conseil,

Vu le décret du 3 juillet 2003 relatif à la coordination de l'accueil des enfants durant leur temps libre et au soutien de l'accueil extrascolaire, et son arrêté d'application, modifiés par le décret du 29 mars 2009 et son arrêté du 14 mai 2009;

Vu sa délibération du 20/09/2011 arrêtant les termes de la convention de partenariat entre la Commune de Fléron et l'Office de la Naissance et de l'Enfance, afin de développer le secteur "Accueil Temps Libre";

Considérant que l'article 2 de cette convention prévoit que la Commune, ayant adhéré au processus de coordination ATL, s'engage à respecter les dispositions du Décret ATL, notamment à réunir une commission communale de l'accueil (CCA), à en assurer la présidence, à réaliser un état des lieux et à établir un ou des programmes de coordination locale de l'enfance (CLE);

Considérant qu'il y a lieu de désigner les membres de la CCA dans les six mois qui suivent les élections communales, pour une durée de six ans, renouvelable;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de renouveler la CCA;

Considérant que le Collège communal propose que la CCA soit composée de vingt membres effectifs ayant voix délibératives, répartis en cinq composantes, à savoir quatre membres par composante;

Considérant que la première composante de cette CCA est formée par des représentants du Conseil communal;

Considérant que la présidence est désignée par le Collège communal et que les autres représentants sont désignés par les conseillers communaux;

Considérant que le Collège communal a désigné Madame Sophie FAFCHAMPS, Échevine de l'Accueil Temps Libre, pour assurer la présidence de la CCA en sa séance du 07/02/2019;

Considérant dès lors que sept autres membres (trois effectifs et quatre suppléants) doivent être désignés par et parmi les conseillers communaux;

Considérant que le Collège communal propose d'appliquer la Clé D'Hondt de répartition des sièges;

Considérant qu'en cas de parité de voix, c'est le (la) candidat(e) le (la) moins âgé(e) qui est désigné(e);

Considérant que des places, en tant que membres suppléants, sont vacantes pour la composante 3, composée de représentants des personnes confiant leur(s) enfant(s), et pour la composante 5, composée de représentants des services ou institutions déjà agréés ou reconnus par la Communauté française;

Considérant les candidatures reçues par Madame SOYEUR Anne, Madame PEZZETTI Sabrina, Madame KEVERS Janique, Monsieur RENARD Vincent, Monsieur GIBULA Yanick, Monsieur LIÉPIN Jean-Philippe, Madame TRUILLET Isabelle et Monsieur LOURTIE Guy pour la composante 2;

Considérant les candidatures reçues par Madame WATHY Geneviève, Monsieur DE RE David, Madame LUDINANT Sabrin et Monsieur BRASSINE Benoît pour la composante 3;

Considérant les candidatures reçues par Madame PENDERS Fabienne, Madame SAORIN Carole, Madame CHARLIER Martine, Madame COLPIN Nadia, Madame MURILLO CALVO Rafaëla, Madame PARLA Patrizia, Madame VERBELEN Jessica et Madame BAILLY Joëlle pour la composante 4;

Considérant les candidatures reçues par Madame PAQUAY Laëtitia, Monsieur RAHIER Gilles, Madame THIRION-BRUNING Jeanine et Monsieur GENIN Etienne pour la composante 5;

Considérant qu'il y a autant de candidats que de postes à pourvoir;

Considérant qu'il y a dès lors désignation sans lutte;

DÉCIDE, à l'unanimité,

**Art. 1.**

De désigner, pour la première composante, en qualité de membres "effectifs" de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame Sylvia DE JONGHE ;
- Madame Sophie FAFCHAMPS;
- Monsieur Anthony LO BUE;
- Madame Marie-Claire BIANCHI;

en qualité de membres "suppléants" de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame Nadine MOYANO ;
- Madame Marie-Pierre BRUWIER ;
- Monsieur Romain SGARITO ;
- Monsieur Georges BEAUJEAN;

**Art. 2.**

De désigner en qualité de membres "effectifs" pour la composante 2 de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame SOYEUR Anne, directrice de l'école communale de Romsée;
- Madame PEZZETTI Sabrina, directrice de l'école communale de Magnée;
- Madame KEVERS Janique, directrice de l'école communale du Fort;

- Monsieur LOURTIE Guy, président du Pouvoir Organisateur du réseau libre de l'Enseignement fléronnais;

et de désigner en qualité de membres "suppléants" pour la composante 2 de la Commission Communale de l'Accueil :

- Monsieur LIÉPIN Jean-Philippe, directeur de l'école communale "Au Vieux Tilleul";

- Monsieur RENARD Vincent, directeur de l'école communale Lapierre;

- Monsieur GIBULA Yanick, directeur f.f. des écoles communales de Bouny et de Place aux Enfants;

- Madame TRUILLET Isabelle, directrice de l'école du bac.

**Art. 3.**

De désigner en qualité de membres "effectifs" pour la composante 3 de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame WATHY Geneviève, membre de l'association de parents de l'école communale de Magnée;

- Monsieur DE RE David, membre de l'association de parents de l'école communale Lapierre;

- Madame LUDINANT Sabrina, parent d'enfants de l'école communale Place aux Enfants;

- Monsieur BRASSINE Benoît, membre de l'association de parents de l'école communale "Au Vieux Tilleul".

**Art. 4.**

De désigner en qualité de membres "effectifs" pour la composante 4 de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame PENDERS Fabienne, accueillante de l'école communale de Bouny;

- Madame SAORIN Carole, animatrice à l'accueil centralisé du mercredi après-midi;

- Madame CHARLIER Martine, accueillante de l'école communale de Magnée;

- Madame COLPIN Nadia, accueillante de l'école communale "Au Vieux Tilleul";

et de désigner en qualité de membres "suppléants" pour la composante 4 de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame MURILLO CALVO Rafaëla, accueillante de l'école communale du Fort;

- Madame PARLA Patrizia, accueillante de l'école communale "Au Vieux Tilleul";

- Madame VERBELEN Jessica, accueillante à l'école communale de Romsée;

- Madame BAILLY Joëlle, accueillante à l'école communale "Au Vieux Tilleul".

**Art. 5.**

De désigner en qualité de membres "effectifs" pour la composante 5 de la Commission Communale de l'Accueil :

- Madame PAQUAY Laétitia, bibliothécaire;

- Monsieur RAHIER Gilles, coordinateur de la maison des jeunes MCJL Grand Europe;

- Madame THIRION-BRUNING Jeanine, ancienne directrice d'école;

- Monsieur GENIN Etienne, représentant du CSM.

**Art. 6.**

De notifier un extrait certifié conforme de la présente à l'ONE ainsi qu'à chaque membre désigné.

8<sup>ème</sup> OBJET - 2.073.515.12 - ÉNERGIE – COMMUNE ÉNERG-ÉTHIQUE : APPROBATION DU RAPPORT FINAL 2018.

Le Conseil,

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation, notamment les articles L1122-30 et L1123-23, 1° ;

Vu la délibération du Collège Communal du 08/06/2007 approuvant le dossier de candidature de la Commune de Fléron comme « Commune Énerg-Éthique » ;

Vu le courriel de la DGO4 du 17 décembre 2018 sollicitant la rédaction du rapport final des conseillers en énergie pour l'année 2018 et son envoi pour le 1er mars 2019;

Considérant le rapport final 2018 concernant le programme « Commune Énerg-Éthique » de la Commune de Fléron, réalisé par la Conseillère Énergie, joint au dossier ;

Après en avoir délibéré ;

Statuant par 22 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention,

DÉCIDE,

**Article 1er.**

D'approuver le rapport final 2018 concernant le programme « Communes Énerg-Éthiques » de la Commune de Fléron, réalisé par la Conseillère Énergie, joint au dossier.

**Art. 2.**

De transmettre un extrait conforme de la présente décision et du rapport final 2018 concernant le programme « Commune Énerg-Éthique » de la Commune de Fléron au Pouvoir subsidiant.

**9<sup>ème</sup> OBJET - 2.073.526.41 - DÉPENSES D'INVESTISSEMENT À INSCRIRE AU BUDGET ORDINAIRE**

Le Conseil,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment les articles L1122-30, L1222-3 et L1222-4 relatifs aux compétences du Conseil communal et du Collège communal, et les articles L3111-1 relatifs à la tutelle ;

Vu le Règlement général de la comptabilité communale ;

Vu la délibération du Conseil communal du 24 septembre 2013 décidant de fixer le montant des petites dépenses d'investissement qui peuvent relever du service ordinaire;

Vu la circulaire du 5 juillet 2018 relative à l'élaboration des budgets des communes pour l'année 2019 ;

Considérant qu'afin d'éviter d'encombrer l'ordre du jour des séances du Conseil communal avec des décisions à prendre concernant des petites dépenses d'investissement et de ne pas nuire au bon fonctionnement de la commune dans ce type d'opérations, il y a lieu de fixer les montants limites, par marché et par unité de bien, pour les petits investissements à inscrire au budget ordinaire ;

Considérant qu'il appartient au Conseil communal de fixer ces montants ;

Considérant la possibilité de reporter dans le fichier du patrimoine, à titre signalétique, les petits investissements réalisés au service ordinaire ;

Sur la proposition du collège communal,

Après en avoir délibéré,

Statuant par 22 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention;

DÉCIDE,

**Article 1er.**

De fixer la limite des petites dépenses d'investissement qui peuvent relever du service ordinaire à 7.000,00 euros TVAC par marché et 2.500,00 euros TVAC par unité de bien et ce jusqu'au 31/12/2019.

**Art 2.**

De reprendre les petites dépenses visées à l'article 1er à titre signalétique dans le fichier du patrimoine communal.

**Art 3.**

De notifier un extrait certifié conforme de la présente délibération à l'autorité de tutelle pour information.

**10<sup>ème</sup> OBJET - 2.075.2 - COMPÉTENCES EN MATIÈRES DE MARCHÉS PUBLICS : DÉLÉGATIONS AU COLLÈGE COMMUNAL**

Le Conseil,

Vu l'article L1222-3 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation tel que modifié par le décret du 04 octobre 2018 ;

Vu la délibération du 26 janvier 2016 qui délègue les pouvoirs du Conseil communal au Collège communal pour le choix du mode de passation et la fixation des conditions des marchés publics et des concessions de travaux et de services pour des dépenses relevant du budget ordinaire et du budget extraordinaire, lorsque la valeur du marché ou de la concession est inférieure à 30.000,00 euros HTVA ;

Considérant qu'il y a lieu que le Conseil délègue ses compétences relatives au choix et au mode de passation et à la fixation des conditions des marchés publics (en ce compris le recours aux marchés conjoints et aux centrales d'achats auxquelles la commune a adhéré) et des concessions de travaux et de services pour des dépenses relevant du budget ordinaire ;

Considérant qu'il y a lieu que le Conseil délègue ses compétences relatives au choix du mode de passation et à la fixation des conditions des marchés publics (en ce compris le recours aux marchés conjoints et aux centrales d'achats auxquelles la commune a adhéré) et des concessions de travaux et de services pour des dépenses relevant du budget extraordinaire, lorsque la valeur du marché ou de la concession est inférieure à 30.000,00 € HTVA ;  
Sur proposition du collège communal,

Après en avoir délibéré,

Par 20 voix pour (Groupes IC FLERON, PS et PP), 0 voix contre et 2 absentions (Groupe ECOLO),  
DÉCIDE,

**Article 1er.**

De déléguer ses compétences relatives au choix du mode de passation et à la fixation des conditions des marchés publics (en ce compris le recours aux marchés conjoints et aux centrales d'achats auxquelles la commune a adhéré) et des concessions de travaux et de services pour des dépenses relevant du budget ordinaire au Collège communal.

**Art. 2.**

De déléguer ses compétences relatives au choix du mode de passation et à la fixation des conditions des marchés publics (en ce compris le recours aux marchés conjoints et aux centrales d'achats auxquelles la commune a adhéré) et des concessions de travaux et de services pour des dépenses relevant du budget extraordinaire, lorsque la valeur du marché ou de la concession est inférieure à 30.000,00 € HTVA, au Collège communal.

**Art. 3.**

La présente délibération sera transmise à l'autorité de tutelle pour information.

11<sup>ème</sup> OBJET - 2.075.1 - CONSEIL COMMUNAL : COMMUNICATIONS

Le Conseil,

PREND CONNAISSANCE,

1. De la lettre datée du 10/01/2019 du Gouverneur de la Province de Liège nous informant que le procès-verbal des élections du 03/12/2018 pour le renouvellement du Conseil de police est validé.
2. De la lettre datée du 14/01/2019 des Services fédéraux du Gouverneur de la Province de Liège nous informant que la délibération du Conseil communal du 18/12/2018 fixant la dotation communale 2019 à la zone de police Beyne-Fléron-Soumagne (n°5280) est approuvée.
3. De la lettre datée du 17/01/2019 du SPW nous informant que la délibération du Conseil communal du 18/12/2018 concernant la redevance sur l'enregistrement d'une demande de changement de prénom est devenue exécutoire par expiration du délai de tutelle en date du 19/01/2019.

**POINT INSCRIT EN URGENCE :**

1<sup>er</sup> OBJET - 1.778.532 - FOYER DE LA RÉGION DE FLÉRON - DÉSIGNATION D'UN MEMBRE AU COMITÉ D'ATTRIBUTION

Objet ajouté à l'ordre du jour en exécution de l'Article L1122-24 du CDLD.

Le Conseil,

Attendu que suite à la fin de mandat pour incompatibilité de Monsieur Georges BEAUJEAN, il y a lieu de désigner un membre au Comité d'attribution du Foyer de la Région de Fléron pour le remplacer;

Attendu que l'article 148 ter du Code wallon du logement précise que tous les organes de gestion autres que le Conseil d'Administration, en ce compris les Comités d'attribution de logements sont également composés, pour les représentants des pouvoirs locaux, selon la règle de la représentation proportionnelle;

Attendu que pour respecter cette règle, il convient de désigner un candidat représentant le Groupe "PS";

Attendu que la qualité de Membre du Comité d'attribution est incompatible avec les qualités de Membre d'un Conseil communal, d'un Conseil provincial ou d'un Conseil de l'Action sociale, de Membre du Parlement européen, des Chambres législatives fédérales ou d'un Parlement de Région ou de Communauté;

Sur proposition du Groupe "PS";

DÉCIDE, à l'unanimité,

Article 1er.

De désigner Madame Noëlle DUMONT, domiciliée rue Sainte-Julienne 9 à 4621 FLERON au mandat susvisé.

Art. 2.

Un extrait de la présente délibération sera transmis au Foyer de la Région de Fléron, ainsi qu'à l'intéressée.

Procès-verbal rédigé et approuvé séance tenante.

**Par le Conseil,**

**La Directrice générale f.f.,**

**Le Président,**

**Isabelle BERTHOLET**

**Thierry ANCION**