Projet de Procès-verbal
de la séance du Conseil Communal
du 05/02/2019,
à approuver à la prochaine séance du conseil communal

Présents : HENON Jean-Christophe, Bourgmestre, Président
PAULUS Jean, VANGOSSUM Georges, WARZEE Pierre, GRIGNET-COX Cécile, Echevins
CORNELIS Frédéric, Président du CPAS
~~PIRLET Didier~~, FLAGOTHIER Frédéric,QUINTART Albert, ~~WEISE Thierry~~, GILKINET Patrick, SUERINGS Valery, TOURNADRE Thibaut, PENDEVILLE-ROMAIN Johanna, MARECHAL Nicole, ~~CARA Jean-Pierre~~, ~~GODFRAIND Camille~~, Conseillers communaux
BASTIN Jean-Claude, Directeur général

La séance débute à 19h30 et se termine à 21h56

Séance publique

(1) Note de politique générale 2018 -2024 du Collège communal suite aux élections communales du 14 octobre 2018.

Vu le Procès-verbal - Recensement des votes par le bureau communal de Comblain-au-Pont relatif à l'élection communale du 14 octobre 2018;

Considérant la décision prise par le Gouverneur de la Province de Liège proclamée le 16 novembre 2018, validant les élections communales du 14 octobre 2018.

Vu la délibération du Conseil communal de ce 03 décembre 2018 approuvant le projet de pacte de majorité présenté par le Groupe politique I.C.

Vu l'article L 1122-13 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation;

Vu l'article L1123-27, §1 du CDLD ": Dans les deux mois après la désignation des échevins, le collège soumet au conseil communal une déclaration de politique communale couvrant la durée de son mandat et comportant au moins les principaux projets politiques ainsi qu'un volet budgétaire reprenant les grandes orientations en la matière. Après adoption par le conseil communal, cette déclaration de politique communale est publiée conformément aux dispositions de l'article L1133-1 et de la manière prescrite par le conseil communal. Elle est mise en ligne sur le site internet de la commune;

Considérant qu'après approbation par le conseil communal, ce programme de politique générale est publié conformément aux dispositions de l'article L1133-1 et de la manière prescrite par le conseil communal."

Vu le projet de note de politique générale proposée par le Collège communal ;

Décide à l'unanimité

Article 1

Approuve la note de politique générale suivante :

INTERETS COMMUNAUX

Déclaration de politique communale 2018-2024

Art. L1123-27.

§ 1er. Dans les deux mois après la désignation des échevins, le collège soumet au conseil communal une

déclaration de politique communale couvrant la durée de son mandat et comportant au moins les principaux projets politiques ainsi qu'un volet budgétaire reprenant les grandes orientations en la matière.

Après adoption par le conseil communal, cette déclaration de politique communale est publiée conformément aux dispositions de l'article L1133-1 et de la manière prescrite par le conseil communal. Elle est mise en ligne sur le site internet de la commune.

§ 2. Le conseil communal prend acte du programme stratégique transversal, que le collège communal lui présente, dans les six mois qui suivent la désignation des échevins ou suite à l'adoption d'une motion de méfiance concernant l'ensemble du collège communal conformément à l'article L1123-14, § 1er. Au cours de cette même séance du conseil communal, le programme stratégique transversal est débattu publiquement.

Le programme stratégique transversal est un outil de gouvernance pluriannuel qui reprend la stratégie développée par le collège communal pour atteindre les objectifs stratégiques qu'il s'est fixés. Cette stratégie se traduit par le choix d'objectifs opérationnels, de projets et d'actions, définis notamment au regard des moyens humains et financiers à disposition.

Le programme stratégique transversal repose sur une collaboration entre le collège communal et l'administration.

Le programme stratégique transversal est soumis à une évaluation par le collège communal au minimum à mi-législature et au terme de celle-ci.

Le comité de direction constitue un rapport d'exécution dont le collège communal se saisit pour réaliser la dernière évaluation de la législature. Ce rapport d'exécution et cette évaluation sont transmis au conseil communal pour prise d'acte, dans le courant du premier semestre de l'année du renouvellement intégral des conseils communaux, ainsi qu'au collège communal issu des élections suivantes.

Le programme stratégique transversal peut être actualisé en cours de législature.

Le programme stratégique transversal est publié conformément aux dispositions de l'article L1133-1 et de la manière prescrite par le conseil communal. Il est mis en ligne sur le site internet de la commune.

Pour le premier programme stratégique transversal de la législature 2018-2024 le délai de six mois prévu à l'alinéa 1er est porté à neuf mois.

§ 3. La délibération du conseil communal prenant acte du programme stratégique transversal est communiquée au Gouvernement ».

1. MOBILITÉ ET SÉCURITÉ : 100.000 euros

LA SÉCURITÉ ET LA MOBILITÉ SONT AU COEUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS.

Assurer à nos citoyens la possibilité de se déplacer en toute quiétude, réduire la vitesse dans nos villages et protéger les « usagers faibles » : telles sont nos priorités.

Il va de soi que la liste des travaux et aménagements énoncée ci-après n'est pas exhaustive. Ces propositions reflètent notre volonté d'agir en la matière.

Nous resterons bien-entendu attentifs à vos remarques et suggestions éventuelles.

Limiter la vitesse excessive aux abords des villages et hameaux.

En collaboration et avec le soutien de la Wallonie et de l'Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR), nous envisageons de renforcer la sécurité sur certains axes.

Dans un premier temps, nous vous proposons d'intervenir aux endroits suivants :

À ONEUX :

- Mise en place de ralentisseurs Rue de l'Aunaie et Sur les Oupires.

À HOYEMONT :

- Mise en place de ralentisseurs à la sortie du village en direction d'Awan.

À MONT :

- Mise en place de ralentisseurs Rue Havée Madeleine (entre le carrefour avec la Rue des Messes et la Place de la Fontaine) si nécessaire.

À GÉROMONT :

- Mise en place de ralentisseurs Rue de la Chera.

À COMBLAIN :

- Installation d'un radar répressif situés Quai du Vignoble et Rue d'Esneux, en accord avec le SPW et la Zone de Police du Condroz.

À POULSEUR :

- Mise en place de ralentisseurs Rue de la Passerelle.
- Installation de radars répressifs situés Rue des Écoles et Rue d'Esneux, en accord avec le SPW et la Zone de Police du Condroz.

À SART :

- Mise en place de ralentisseurs dans la traversée du village.

AU PONT-DE-SÇAY ET HALLEUX :

- Installation d'un radar répressif et d'un radar préventif situé Route d'Aywaille ainsi que d'un radar préventif au Halleux, en accord avec le SPW et la Zone de Police du Condroz.

AUX ÉCOLES :

- Établir un plan de mobilité et de sécurité aux abords des bâtiments scolaires.

Les implantations des radars ont été convenues en collaboration avec la Zone de Police du Condroz, sur base des statistiques accidentogènes. La mise en place de ralentisseurs aux endroits sensibles se fera en partenariat avec vous et la Wallonie.

Sans oublier :

- La vitesse excessive le long des routes régionales traversant Poulseur, Comblain et le Pont-de Sçay représente certains dangers. Nous mettrons également tout en oeuvre pour sensibiliser la Wallonie quant à la nécessité de sécuriser ces voiries en direction d'Esneux et d'Aywaille.
- D'autres rues très fréquentées méritent également réflexion et actions. Nous resterons à votre écoute, afin d'identifier les zones à risques, en partenariat avec la police.
- Dans nos rues, nous accentuerons la pose d'éléments signalétiques (« Nos enfants jouent ») et dissuasifs (chicanes) durant les vacances d'été.
- En accord avec la Zone de Police et en fonction des statistiques accidentogènes, nous intensifierons la prévention, la sensibilisation à la sécurité routière et la répression par l'installation de boitiers pour radars répressifs.
- Nous mettrons en place des zones de parking dans les hameaux et villages de la commune, afin de réduire la vitesse des voitures et de sécuriser les usagers faibles.

Un piéton sécurisé et des liaisons piétonnes :

Conscients des situations dangereuses que peuvent rencontrer les piétons, nous avons pour objectif de poursuivre le travail entamé. Toujours en partenariat avec la Wallonie et suite à l'opération de développement rural, nous proposons d'intervenir dans un premier temps :

À POULSEUR : 581.760 euros

- Prolongement du piétonnier Route d'Anthisnes, vers Fond du Sart (après le carrefour en direction de Mont).

À MONT :

- Aménagement d'un sentier entre la Place de la Fontaine vers la Voie du Condroz et le Tige de Pair à Mont.

- Aménagement du sentier qui va de la fin des trottoirs Rue Havée Madeleine vers le Pasè des Gattes et vers la Rue Sosson. 40.000

AU PONT-DE-SÇAY :

- Création de passages pour piétons éclairés Route d'Aywaille.

À COMBLAIN : 230.000

- Travaux d'aménagement de la traversée de Comblain (piétonnier, trottoirs et dévoiement permettant de limiter la vitesse sur la voirie régionale), en partenariat avec la Wallonie.

À ONEUX :

- Réouverture du sentier Vicinal parallèle à la Rue de l'Aunaie entre Oneux et le Pont-de-Sçay.

La sécurité, c'est aussi une Police de proximité :

Nous ferons en sorte de :

- Améliorer la communication avec les forces de l'ordre.
- Renforcer la présence policière aux abords des écoles et sur le terrain.
- Faire respecter les emplacements de parking.
- Mettre en place et appliquer des sanctions communales administratives (SAC) qui permettront à notre Police de proximité de verbaliser les infractions de parking, les infractions environnementales et toutes formes d'incivilités.

Une accessibilité pour toutes et tous :

Dans nos projets d'aménagement des espaces publics (trottoirs, parkings...), nous serons attentifs à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (P.M.R).

2. TRAVAUX ET PATRIMOINE :

AFIN DE CONSERVER DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ, DES TRAVAUX S'IMPOSENT.

Nous maintiendrons notre politique d'entretien et d'investissement dans nos infrastructures publiques. Une attention particulière sera accordée à l'état des trottoirs. La liste des travaux ci-dessous n'est pas définitive. Elle évoluera en fonction des besoins, des dégradations liées aux hivers plus rudes et à l'usure du temps. Le soutien de la Wallonie est également un facteur essentiel quant à l'évolution de certains de nos chantiers.

Afin de minimiser les nuisances pour la population, nous resterons attentifs à optimaliser le suivi des chantiers en cours et nous continuerons à veiller sur la bonne synchronisation des chantiers à venir.

COMBLAIN :

- Travaux d'égouttage en rive gauche de l'Ourthe, en fonction des priorités budgétaires de l'AIDE (Association Intercommunale de Démergement et d'Épuration). 93.000 euros
- Construction de la station d'épuration à côté du parc à conteneurs, en fonction des priorités budgétaires de l'AIDE.
- Rénovation du pont de Comblain, dont rénovation structurelle, dans le respect des enjeux de mobilité et de sécurité. 464.579 euros
- Rénovation de la Place Neuforge, dans le respect des enjeux de mobilité et de sécurité pour les usagers faibles. 276.581 euros

POULSEUR :

- Réfection et sécurisation de la Rue de la Passerelle. 100.000 euros
- Rénovation du bureau de Police. 165.000 euros

PONT DE SÇAY :

- Travaux d'égouttage au Pont-de-Sçay le long de l'Amblève, en fonction des priorités budgétaires de l'AIDE.
- Réalisation d'une portion RaVel le long de l'Amblève (ce projet dépendra des budgets de la Wallonie).

ONEUX :

- Travaux d'égouttage Rue de l'Aunaie, réfection de la voirie et pose de ralentisseurs. 1.021.000 euros
- Remplacement de la toiture et du chauffage à la salle « L'Alliance » en partenariat avec l'ASBL gestionnaire. 50.000 euros

GEROMONT :

- Égouttage et réfection de la Vieille Rue de Géromont (en intégrant une réflexion sur la problématique du parking). 600.000 euros

3. URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE :

Notre priorité est de préserver le caractère rural de notre commune, tout en veillant à autoriser les projets qui respectent les lignes de force du paysage et qui s'inscrivent dans le cadre du bâti et non bâti existant.

Nous serons attentifs au respect du bâti traditionnel de nos villages et hameaux dans les choix opérés en matière de gabarit des constructions et de matériaux. À cet effet, nous veillerons à :

- Maintenir et renouveler une CCATM (Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité) en parallèle avec une consultation des citoyens concernés par les différents projets dans le cadre des enquêtes publiques ou de réunions citoyennes et permettre ainsi la participation du plus grand nombre
- Apporter des réponses à vos préoccupations en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.
- Développer des outils de gestion et de développement du territoire.

4. ÉNERGIE : 100.000 euros

UN INVESTISSEMENT POUR DEMAIN.

- La consommation et la production d'énergie sont des défis majeurs. Nous mettrons en œuvre une politique volontariste à travers différents projets :
- Améliorer la performance énergétique de nos bâtiments communaux, en nous basant sur le cadastre énergétique réalisé lors de la précédente législature.
- Favoriser l'installation de cellules photovoltaïques sur les bâtiments publics.
- Développer la production d'énergie verte en tenant compte de l'évolution des décrets wallons sur les compteurs intelligents.
- Accompagner le gestionnaire de réseau (GRD) dans la modernisation et l'optimisation de l'éclairage public.
- Communiquer à la population les informations liées à la production et à la consommation énergétiques.
- Maintenir et développer la télégestion du chauffage des bâtiments communaux.
- Favoriser le covoiturage.

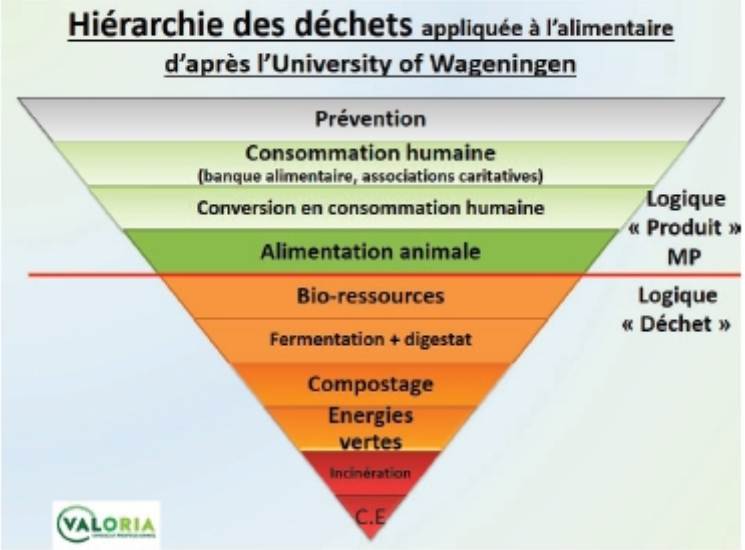
5. ENVIRONNEMENT :

NOTRE BIEN LE PLUS PRÉCIEUX !

Ce don de la nature, nous devons le préserver afin de le transmettre aux générations futures.

Agir pour l'environnement, c'est :

- Maintenir et développer les actions environnementales : Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN), Contrats de Rivières Ourthe et Amblève, Semaine de l'Arbre... 5000 euros
- Soutenir les actions du Centre d'Initiation et de Formation à l'Environnement de Comblain (CIFEC).
- Superviser la gestion des bois communaux - en collaboration avec la Wallonie - tout en maintenant les normes PEFC.
- Veiller à l'entretien et au balisage des chemins forestiers.
- Favoriser les circuits courts par l'organisation de marchés de produits régionaux.
- Privilégier l'achat d'équipements respectueux de l'environnement et labélisés.
- Organiser une action de nettoyage des sentiers avec des bénévoles et des associations.
- Encourager le recyclage, les tris sélectifs, les collectes de déchets.
- Poursuivre l'assainissement des eaux usées (Rénovation et création).
- Réaliser l'acquisition d'un véhicule type « glouton » et de brosses mécaniques pour assurer la propreté de nos rues.
- Semer des plantes mellifères pour préserver nos abeilles.
- Pérenniser les formations « compostage », « création de produits d'entretien respectueux de l'environnement », ...
- Lutter contre les plantes invasives en collaboration avec le SPW.
- Sensibiliser à une bonne collecte des déchets verts.
- Communiquer autour de l'échelle de Lansink afin de tendre vers le Zéro déchet :

→ 

6. COHÉSION SOCIALE :

« ENSEMBLE » DANS LA DIFFÉRENCE OU LA DIVERSITÉ : NOTRE RICHESSE.

Afin que chacun trouve sa place au sein d'une société plus juste, afin que nous apprenions à vivre ensemble, à nous connaître et à accepter nos différences... nous vous proposons de :

- Dynamiser l'implication des habitants dans la vie communale en maintenant la consultation et l'échange avec les personnes concernées par les différents projets initiés.
- Promouvoir la citoyenneté active.
- Mettre à disposition des locaux pour les cours de promotion sociale.
- Encourager et soutenir les associations et services qui aident les personnes à sortir de leur solitude, à s'intégrer et à reconstruire un projet de vie.
- Structurer et favoriser le bénévolat pour apporter l'aide nécessaire aux personnes isolées, à mobilité réduite et non motorisées (ramassage des déchets verts, encombrants).
- Développer et maintenir des actions qui favorisent l'intégration et la rencontre : la « Fête des Familles », la « Fête des Voisins », « Été Solidaire », « comités de quartier" »...
- Favoriser les rencontres interculturelles avec les différentes communautés.
- Organiser des rencontres-découvertes des associations actives dans la commune.

7. POLITIQUE SOCIALE :

LA SOLIDARITÉ ET NON L'INDIVIDUALISME.

Face aux inégalités et à la fracture sociale, notre volonté est de maintenir une solidarité entre toutes et tous, de rompre l'isolement et de favoriser l'intégration.

Voici nos propositions :

- Intensifier, le cas échéant, les missions et services rendus par le CPAS.
- Mettre l'accent sur la politique de réinsertion en développant, le cas échéant, de nouveaux projets.
- Créer un service de réinsertion socioprofessionnelle, via des articles 60 et 61 en créant un atelier de remise en état de meubles, un atelier de couture ou en renfort du personnel au Syndicat d'Initiative.
- Promouvoir et développer le magasin de seconde main « La Belle à Faire ».

8. POLITIQUE DES AÎNÉS :

DES « PASSEURS DE MÉMOIRE », TOUJOURS ACTIFS ET PASSIONNÉS.

Conscients de l'augmentation importante et constante du nombre de personnes âgées, nous nous devons de mettre en place des solutions de proximité envisagées à moyen et long termes.

NOS OBJECTIFS :

- Favoriser le « bien vieillir » en informant sur les solutions et services existants pour que chacun puisse bénéficier de l'aide dont il a besoin.
- Organiser un salon des aidants proches.
- Intégrer et impliquer les aînés dans la vie sociale en valorisant les apports du Conseil Consultatif Communal des Aînés.
- Soutenir les personnes fragilisées et leurs proches en développant des réseaux d'aide via des personnes « relais ».
- Faciliter l'accès aux soins de première ligne, mettre en place des actions de prévention pour un vieillissement actif et en bonne santé.
- Mener une politique dynamique de logements adaptés pour qu'ils restent autonomes et gardent leurs liens sociaux.
- Développer et combiner les solutions de mobilité (taxi social, ...).

- Soutenir les rencontres entre aînés au travers de repas dans les villages et d'excursions.
- Mettre en place une table de conversation et d'activités en wallon.

CONVAINCUS DE LA RICHESSE QUE REPRÉSENTENT NOS AÎNÉS, NOUS VOULONS LES IMPLIQUER DAVANTAGE DANS LA VIE DE NOS VILLAGES.

ET POUR CELA, IL NOUS FAUDRA :

- Développer un réseau de personnes « relais » pour nos seniors qui ont besoin d'une aide administrative, logistique ou autre.
- Lutter contre l'isolement, en développant les actions du Conseil Consultatif Communal des Aînés et en favorisant le bénévolat des seniors actifs.
- Organiser la « Journée des Aînés » avec le Conseil Consultatif Communal des Aînés et les différents comités.
- Maintenir les repas conviviaux dans nos villages, tout en y associant des conférences thématiques.
- Organiser des excursions variées et enrichissantes (tant humainement que culturellement).

9. MONDE ASSOCIATIF ET CITOYENNETÉ :

UN PILIER DE LA VIE EN SOCIÉTÉ !

Les clubs et ASBL sont des acteurs essentiels à la vie en société. Ils font vivre nos villages, organisent des animations pour vos enfants et les initient au sport.

Afin de les conforter dans le bien-fondé de leurs actions, nous vous proposons de :

- Mettre en place une commission des associations afin de développer des synergies par rapport au mode de fonctionnement, aux démarches administratives et comptables, à l'acquisition ou au prêt de matériel...
- Poursuivre notre politique d'aide financière et logistique envers nos clubs et associations.
- Favoriser, soutenir et organiser le bénévolat.
- Organiser la « Journée annuelle des Associations ».
- Rénover le bâtiment du Cercle, en collaboration avec le CCE (Centre de Coopération Éducative) et l'Unité Scoute de Comblain-Poulseur. 541.696 euros

La citoyenneté :

Nous pensons qu'il est indispensable de réapprendre à vivre ensemble en respectant aussi bien notre environnement naturel que sociétal. Il est également important de réfléchir sur le monde que nous voulons construire pour demain. Notre volonté est de travailler ensemble à une société soucieuse de l'état de notre planète. Ceci devra passer par une prise de conscience collective de l'urgence de modifier nos habitudes de vie, de production et de consommation. Des actions concrètes devraient être initiées :

-sensibiliser et informer sur la notion de transition

-rencontrer et soutenir les acteurs locaux qui ont une expérience en matière de transition

- développer en partenariat avec les acteurs locaux et/ou extérieurs des actions visant la transition et la citoyenneté

10. CULTURE :

UNE OUVERTURE SUR LE MONDE.

La culture doit être accessible à tous. Osons franchir les portes de notre musée et de nos bibliothèques ! Partageons des moments privilégiés avec nos artistes locaux et découvrons de nouveaux horizons !

Pour cela, nous vous proposons de :

- Développer les animations culturelles au sein de la Maison du Peuple, en partenariat avec les associations locales.
- Poursuivre le travail de réorganisation et de développement du musée en partenariat avec la Fédération Wallonie-Bruxelles et les associations locales.
- Valoriser le patrimoine local par des expositions permanentes et temporaires au musée.
- Permettre à nos artistes locaux de faire partager leur passion et leur art en organisant un week-end « Parcours d'artistes ».
- Pérenniser les animations de qualité au sein de nos bibliothèques.
- Développer des activités autour de la pierre.

11. ENSEIGNEMENT ET PETITE ENFANCE :

L'ENSEIGNEMENT EST UN ENJEU ESSENTIEL POUR L'AVENIR DE NOS ENFANTS. NOUS NOUS ENGAGEONS À MENER UNE POLITIQUE SCOLAIRE FORTE.

Un avenir à construire :

Plutôt qu'une concurrence entre les réseaux libre et communal, le groupe IC souhaite, dans un esprit d'ouverture, collaborer avec toutes les parties concernées afin de développer des synergies significatives.

Au niveau des écoles communales :

L'éducation et les apprentissages de nos enfants sont des éléments déterminants pour leur avenir. Dans le cadre du Pacte d'Excellence et du développement des nouvelles pédagogies alternatives ou actives au sein de nos écoles, des formations seront proposées aux enseignants désireux de se perfectionner dans ces domaines.

Dès lors, nous souhaitons :

- Continuer le développement des tableaux interactifs dans les différentes implantations.
- Favoriser les projets en relation avec la protection de la nature, biodiversité…

Actions de sensibilisation :

- A la santé.
- A une alimentation de qualité, promotion d'une alimentation saine et équilibrée.
- A la lutte contre les violences, le harcèlement, le racket,…
- Aux risques inhérents à la consommation de drogues, d'alcool,…
- Au patrimoine culturel de la commune
- A sécurité routière.

L'aide aux devoirs :

- Pérenniser l'aide aux devoirs.
- Favoriser la remédiations en collaboration avec d'autres associations déjà actives dans ce domaine et en faisant appel aux bénévoles.

OUTRE L'ENTRETIEN RÉGULIER ET LES PETITS TRAVAUX DE RÉNOVATION DES BÂTIMENTS SCOLAIRES ET DES « CARAMBOLES », NOUS CONTINUERONS D'INVESTIR DANS CE DOMAINE PAR :

- La pose de nouveaux revêtements de sol.
- La pose de panneaux photovoltaïques.
- La réalisation du « Programme Prioritaire des Travaux » (remplacement de chaudières, placement de faux plafonds…).

- La rénovation de la « Carambole » d'Oneux : isolation, bardage extérieur et remplacement des châssis de fenêtres.
- La finalisation de la nouvelle classe à Oneux.

Au niveau de la petite enfance :

- Favoriser l'implantation de milieux d'accueil pour les 0-6 ans (type crèche, …).
- Favoriser l'installation des accueillantes et des gardiennes ONE.

12. JEUNESSE ET SPORTS :

AFIN DE GARANTIR LE BIEN-ÊTRE ET L'AVENIR DE NOS ENFANTS, DONNONS-LEUR L'OCCASION ET LES MOYENS DE S'ÉPANOUIR :

- En créant des infrastructures locales qui incitent à la rencontre, à la convivialité et à la pratique sportive.
- En construisant un nouveau Hall omnisports avec le soutien de la Wallonie et la collaboration des clubs sportifs. 2.900.000 euros
- En créant deux conseils consultatifs : l'un pour les sports, l'autre pour la jeunesse.
- En rénovant les Plaines de jeux dans les différents villages.
- En maintenant notre politique d'aide aux clubs et associations, aux mouvements de jeunesse, à la Teignouse, à la Maison des jeunes...
- En soutenant et en développant le travail réalisé avec nos jeunes par les associations et les services communaux, en les impliquant et en les intéressant davantage à la vie de notre commune.
- En maintenant et en développant les stages et plaines de vacances sur le territoire communal.

13. SANTÉ :

UNE COMMUNE QUI ENCOURAGE LES MODES DE VIE SAINS ET LE BIEN-ÊTRE POUR TOUS.

Avec nos médecins, nous chercherons à mettre en place une structure capable de soutenir leurs activités et d'encourager la venue de jeunes généralistes. Et ce, afin de maintenir une offre médicale qui réponde aux besoins de la population. Il faut également :

- Poursuivre l'installation de zones d'atterrissage de l'hélicoptère de Bra-sur-Lienne et continuer à mettre en place des actions de soutien à cette asbl.
- Organiser des formations de premiers secours.
- Installer des défibrillateurs dans certains bâtiments publics.
- Promouvoir le don d'organes.
- Étudier la faisabilité de l'implantation d'une maison médicale.
- Poursuivre et développer la promotion de la santé et les actions de sensibilisation : Ateliers bien être, Semaine de la santé, ...

14. COMMUNICATION :

AU CENTRE DE NOS PRÉOCCUPATIONS…

Communiquer c'est vous écouter et vous informer. Nous sommes persuadés qu'informer la population, c'est anticiper les incompréhensions et les malentendus.

Communiquer, c'est prévenir les conflits grâce au dialogue. C'est également ouvrir une fenêtre sur le monde...

Nous souhaitons écouter, informer et échanger via :

- La modernisation de nos outils de communication existants : site Internet (plateforme Android), réseaux sociaux, WebTV…
- La création d'une newsletter communale.
- L'installation d'écrans de communication permettant d'informer la population sur les services, les associations, les commerces existants…
- La mise en place de consultations populaires permettant d'adapter la politique communale en tenant compte des ressources financières et humaines disponibles.
- Accès aux élus sur rendez-vous.
- Le renforcement de l'accessibilité aux services de l'administration communale
- La mise en place d'un PST(Plan Stratégique Transversal) dans le respect du code de la démocratie locale.

15. FINANCES :

RESPECTONS LES RÈGLES DE BONNE GOUVERNANCE…

Tout en assurant une gestion saine et transparente, nous veillerons à maintenir une politique fiscale efficace en :

- Respectant des balises budgétaires strictes.
- Obtenant des subventions de la Wallonie pour réaliser nos projets.
- Réalisant un budget participatif à l'intention des associations.
- Supprimant la taxe sur les chiens.
- Développant de contrats-cadres pour les différents fournisseurs.

16. LOGEMENT :

L'OBJECTIF EST DE TRAVAILLER À UN ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTS TYPES DE LOGEMENTS SUR LA COMMUNE (STANDING, MOYEN, SOCIAL).

Face à des loyers et des coûts de construction sans cesse croissants, notre volonté est aussi de permettre à chacun de pouvoir se loger et de construire sur notre territoire.

Dans cet objectif, avec les différents partenaires, nous :

- Soutiendrons le développement de l'Agence Immobilière Sociale (A.I.S.).
- Serons attentifs à l'entretien du patrimoine immobilier d'Ourthe-Amblève Logement (O.A.L.).
- Serons toujours à l'écoute des candidats bâtisseurs et/ou lotisseurs dans le respect de la ruralité de nos villages et en fonction de l'évolution des normes urbanistiques.
- Aménagerons deux logements « de transit » au Presbytère de Comblain.

Le développement économique local :

L'opération de développement rural (O.D.R.) nous a permis, avec la population, d'établir un diagnostic de notre situation actuelle et de baliser des axes de développement pour notre commune dans les années à venir.

17. TOURISME :

UNE FORCE DE NOTRE TERRITOIRE.

Voilà un potentiel majeur à développer dans le respect de notre cadre de vie et de notre environnement !

En effet, nous sommes convaincus que l'activité touristique est l'axe de développement économique à privilégier dans l'intérêt de notre commune, de ses commerces, de ses logements et de son HORECA.

Pour concrétiser ce qui précède, nous proposons de :

- Soutenir l'asbl « Les Découvertes », à travers ses activités et projets.
- Mettre au point une meilleure signalétique pour les sites touristiques et le RaVel.
- Accompagner les projets d'hébergement touristique de terroir (Gîtes et chambres d'hôtes).
- Éclairer et mettre en valeur la Tour Saint-Martin et ses abords.
- Maintenir un soutien logistique pour les actions du Royal Syndicat d'Initiative (RSI) de Comblain/Poulseur ainsi qu'aux associations des différents villages de l'entité.
- Rénover l'éclairage et le système électrique de la grotte.

18. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL :

UN AUTRE POTENTIEL À EXPLOITER !

NOUS VEILLERONS À ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ZONE D'ACTIVITÉS MIXTES SUR L'ANCIENNE COUR À MARCHANDISES DE POULSEUR. NOUS AURONS ÉGALEMENT UNE RÉFLEXION SUR LA RÉHABILITATION DU SITE DE MERBES-SPRIMONT.

Notons qu'il conviendrait également de poursuivre ce développement, en partenariat avec les divers secteurs, en :

- Améliorant la signalétique de nos commerces, de notre secteur HORECA, des annonces relatives au logement...
- Assurant la continuité d'un service informatif de qualité aux porteurs de nouveaux projets (création de commerces, installation d'indépendants...) grâce à l'Agence de Développement Local.
- Accompagnant des projets porteurs de création d'emploi local.
- Soutenant le marché émergeant des produits locaux de qualité et les circuits courts.

19. ÉTHIQUE ET BONNE GOUVERNANCE :

L'ÉTHIQUE ET LA BONNE GOUVERNANCE SONT DES SUJETS QUI GUIDENT NOTRE ACTION AU QUOTIDIEN. NOUS NOUS ENGAGEONS A APPLIQUER DE MANIÈRE STRICTE LES EXIGENCES EN LA MATIÈRE.

Ainsi, des mécanismes comme la « motion de méfiance », inscrits dans le code de la démocratie locale, seront de stricte application en cas de manquement avéré.

Les membres du Collège s'engagent à n'avoir qu'un seul mandat politique rémunéré. Ils s'engagent à travailler à temps partiel, afin de remplir les missions liées à leur fonction.

Article 2.

Cette déclaration de politique communale est publiée conformément aux dispositions de l'article L1133-1.

Elle est mise en ligne sur le site internet de la commune;

Ce programme de politique générale est publié conformément aux dispositions de l'article L1133-1.

Entrée de Madame Nicole MARECHAL

(2) Urbanisme - CCATM-CLDR - Renouvellement de la composition de la CCATM suite aux élections d'octobre 2018 - DECISION DU CONSEIL COMMUNAL 1.777.811.6

Le Conseil communal;

Vu le Code du développement territorial (CoDT) et plus particulièrement ses articles D.1.7 à D.1.10 et R.1.10.1 à R.1.10.5 ;

Attendu qu'il y a lieu de renouveler la composition de la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.) dans les trois mois de l'installation du Conseil communal conformément à l'article D.I.8 du CoDT ;

Vu le décret du 11 avril 2014 relatif au développement rural, et plus particulièrement son article 6 ;

Vu la délibération du Conseil communal du 28 janvier 2013 décidant de renouveler la Commission consultative communale d'aménagement du territoire (CCATM), de la fusionner avec la CDLR et de lancer un nouvel appel à candidatures ;

Vu la délibération du Conseil communal du 16 juillet 2013 approuvant à l'unanimité la composition de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire (CCATM), agissant également comme Commission Locale de Développement Rural (CLDR) ;

Vu le courrier du 25 février 2014 de la Direction de l'Aménagement Local formulant des remarques suite à l'institution de la CCATM-CLDR ;

Vu le courrier du 14 avril 2014 du Ministre de l'époque en charge de la Ruralité, approuvant quant à lui la composition de la CLDR ; celle-ci répondant aux critères d'équilibre et de représentativité et n'appelant dès lors aucune remarque particulière ;

Vu la délibération du Conseil communal du 18 juin 2014 approuvant la composition de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité en tenant compte des remarques de la Direction de l'Aménagement Local ;

Vu l'arrêté ministériel du 11.07.2015 approuvant le renouvellement de la Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité ;

Vu l'arrêté ministériel du 22.01.2016 approuvant la modification de la composition de la Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité ;

Vu l'Arrêté Ministériel du 19 avril 2017 approuvant la dernière modification des membres de la C.C.A.T.M. ;

Attendu que l'installation du Conseil communal s'est déroulée le lundi 03 décembre 2018 ;

Considérant le courrier du 03 décembre 2018 du Service public de Wallonie expliquant la procédure à suivre pour le renouvellement des C.C.A.T.M. ;

Vu le Décret du 27 mai 2004 confirmant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 22 avril 2004 portant codification de la législation relative aux pouvoirs locaux tel que modifié ;

Vu la décision du Conseil communal du 9 janvier 2019 relative à la désignation des mandats;

Sur proposition du Collège communal ;

Après en avoir débattu et en toute connaissance de cause ;

Décide à l'unanimité

Article 1er : de procéder au renouvellement complet des mandats des membres de la commission

consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.) conformément aux articles D.1.7 à D.1.10 et R.1.10.1 à R.1.10.5 du Code du développement territorial.

Article 2 : de prendre acte de la cessation des fonctions de tous les membres précédents, à l'installation de cette nouvelle commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.).

Article 3 : de fixer à 8 le nombre de membres effectifs non compris le Président :

-2 membres représentant un quart de membres du Conseil communal et choisi selon une représentation proportionnelle à l'importance de la majorité et de l'opposition au sein de ce Conseil ;

-6 membres choisis, parmi les personnes ayant fait acte de candidature, selon des répartitions géographique, de tranche d'âge et homme/femme équilibrées, et en veillant à assurer une représentation spécifique à la commune des intérêts sociaux, économiques, patrimoniaux, environnementaux, énergétiques et de mobilité.

Article 4 : de fixer à un minimum de 8 le nombre de membres suppléants.

Article 5 : de charger le Conseil communal de désigner les 8 membres effectifs et les 8 membres suppléants minimum ainsi que le président de la consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.).

Article 6 : de charger le Collège communal de procéder à l'appel public des candidatures endéans le mois de la présente décision conformément à l'article R.1.10-2 du Codt et pour une durée minimale de 30 jours.

---

(3) Commission Locale de Développement Rural (CLDR) :
a) modification de la composition suite à la désignation d'un nouveau "quart communal" après les élections communales ;
b) scission avec la Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) ;
c) lancement d'un appel à candidatures pour élargir et compléter la Commission jusqu'à maximum 30 membres effectifs et autant de suppléants 1.777.811.6

Le Conseil communal,

Vu le Décret du 11 avril 2014 relatif au développement rural ;

Vu les Articles D.I.7 à D.I.10 - R.I.10-1 à R.I.10-5 et R.I.12-6 du Code du Développement Territorial ;

Vu la délibération du Conseil communal du 28 janvier 2013 décidant de renouveler la Commission consultative communale d'aménagement du territoire (CCATM), de la fusionner avec la CDLR et de lancer un nouvel appel à candidatures ;

Vu la délibération du Conseil communal du 16 juillet 2013 approuvant à l'unanimité la composition de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire (CCATM), agissant également comme Commission Locale de Développement Rural (CLDR) ;

Vu le courrier du 25 février 2014 de la Direction de l'Aménagement Local formulant des remarques suite à l'institution de la CCATM-CLDR ;

Vu le courrier du 14 avril 2014 du Ministre de l'époque en charge de la Ruralité, approuvant quant à lui la composition de la CLDR ; celle-ci répondant aux critères d'équilibre et de représentativité et n'appelant dès lors aucune remarque particulière ;

Vu la délibération du Conseil communal du 18 juin 2014 approuvant la composition de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité en tenant compte des remarques de la Direction de l'Aménagement Local ;

Vu l'arrêté ministériel du 11.07.2015 approuvant le renouvellement de la Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité ;

Vu l'arrêté ministériel du 22.01.2016 approuvant la modification de la composition de la Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité ;

Vu la délibération du Conseil communal du 09 décembre 2016 modifiant la composition de la Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité suite au décès de Monsieur Daniel Remy ;

Vu la délibération du Conseil communal du 22 juin 2017 modifiant la composition de la Commission Consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité suite au décès de Monsieur Paul TORTOLANI et à la démission de Madame France MAQUOI.

Vu la délibération du Conseil communal du 28 mars 2018 modifiant la composition de la Commission suite à la démission de Madame Sarah LOGAN et considérant Monsieur Nicolas GUERDIN comme démissionnaire dès lors qu'il ne réside plus en Belgique et qu'il ne s'est plus manifesté depuis plusieurs années ;

Vu la dernière composition de la CCATM-CLDR avant les élections communales, comprenant le président, douze membres effectifs et onze membres suppléants, dont le "quart communal" désigné par le Conseil communal le 28/01/2013 et modifié le 13/10/2015 :

- Fabrice Maka, président

  "Quart communal" (membres délégués par le Conseil communal) :
- 1er effectif : Jean-Christophe HENON / suppléant : Frédéric CORNELIS
- 2ème effectif : Raphaël CAES / suppléant : George VANGOSSUM
- 3ème effectif : Anne PIREAUX / suppléant : Jean PAULUS

  Membres désignés parmi la population :
- 4ème effectif :Pierre AMADINI / suppléante : Béatrice BEDEUR
- 5ème effectif : Jean CLARENNE / suppléant : Thomas CHABLE
- 6ème effectif : François GOCHEL / suppléante : Céline VANDENBERGUE
- 7ème effectif : Anne JACOBS / suppléant : Angelo MONDIN
- 8ème effectif : Franz COULEE / plus de suppléant disponible
- 9ème effectif : Odette PEETERS / suppléante : Cassandre CARMEAU
- 10ème effectif : Pierre RENARD / suppléant : Sébastien ZANUSSI
- 11ème effectif : Régine van ZUYLEN / suppléant : Eddy BERTRAND
- 12ème effectif : Jean ZUEDE / suppléante : Marie de SELLIERS

Considérant que l'actuel président de la CCATM-CLDR ne pourra plus être le président de la CDLR, après le renouvellement de la CCATM, puisqu'il n'est pas le Bourgmestre ou son représentant et qu'il ne réside plus dans la commune ;

Considérant que Monsieur Raphaël CAES et Madame Anne PIREAUX ne sont plus membres du Conseil communal ;

Considérant que certains membres suppléants ne se sont jamais manifestés ou plus depuis des années et qu'il conviendrait de leur demander s'ils souhaitent toujours rester membres ;

Considérant qu'il serait opportun qu'un appel à candidats soit relancé en vue de renforcer et d'élargir la CLDR jusqu'à maximum 30 membres effectifs et autant de suppléants ;

Attendu qu'il conviendra de modifier le règlement d'ordre intérieur plus conforme à l'esprit de la CLDR ;

Vu la délibération du Collège communal du 13 décembre 2018 ayant pour objet "*CCATM-CLDR - Projet de compte-rendu de la réunion du 20 novembre 2018 - Partie rédigée par la FRW - Points 4 et 5 de l'ordre du jour (Développement rural et problématique du renouvellement de la CCATM-CLDR) :*

> *a) [...]*
>
> *b) Renouvellement de la CCATM et remaniements éventuels de la CLDR suite aux élections communales : avis des membres concernant l'opportunité de maintenir ou non la fusion des*

deux commissions

Avis de l'Administration communale concernant l'opportunité de scinder la CCATM et la CLDR, de renouveller la première (obligation) et d'élargir la seconde (opportunité) " par laquelle celui-ci décide :

- *"De se prononcer, suivant l'avis de l'Administration communale, en faveur d'une scission des deux commissions ;*
- *De prendre une autre délibération visant la procédure de renouvellement de la CCATM ;*
- *De se prononcer en faveur d'un élargissement de la CLDR à des membres supplémentaires afin d'améliorer la représentativité "des milieux associatif, politique, économique, social et culturel de la commune et des différents villages ou hameaux qui la composent, en tenant compte des classes d'âge de sa population" en son sein ;*
- *De se prononcer en faveur de la création, au sein de la CLDR, d'un groupe de travail "Développement local" dédié au développement économique (entrepreneurial, commercial, touristique, agricole) et à l'emploi ; lequel assurerait la fonction de "Comité de pilotage de l'ADL" et pourrait ainsi remettre un avis sur le futur plan stratégique et plan d'actions de l'ADL dans le cadre de la demande de renouvellement d'agrément de l'ADL pour la période 2020-2025 ;*
- *D'informer les membres actuels de la CCATM-CLDR de la présente décision de principe du Collège et des possibilités et modalités pour rester membres de la CDLR et/ou reposer leur candidature pour redevenir membre de la CCATM ;*
- *De mettre à l'ordre du jour du Conseil communal un point relatif à la désignation du quart communal des six membres (dont le président - le Bourgmestre ou son représentant - deux effectifs et trois suppléants) délégués en son sein comme membres de la CCATM-CLDR jusqu'au prochain renouvellement de la CCATM (mars 2019) et puis comme membres de la CLDR jusqu'aux prochaines élections communales." ;*

Vu sa délibération du 09 janvier 2019 ayant pour objet "Attribution des mandats dans les intercommunales, les asbl, les associations de projets et auutres structures dans lesquelles la commune est appelée à être représentée" par laquelle le Conseil communal désigne en son sein les nouveaux délégués qui composeront le "quart communal" de la CLDR, à savoir :

- Pour le groupe IC (3 mandataires dont le Bourgmestre ou son représentant) :
  - Monsieur Jean-Christophe Henon, Bourgmestre
  - Monsieur Jean-Paulus, 1er échevin
  - Monsieur Pierre Warzée, 3ème échevin
- Pour le groupe ECD (2 mandataires) :
  - Monsieur Frédéric Flagothier
  - Monsieur Thierry Weise
- Pour le groupe Ecolo (1 mandataire) :
  - Madame Nicole Maréchal ;

Décide à l'unanimité
a) d'approuver la modification de la composition de la CLDR comme suit :

"Quart communal" (membres délégués par le Conseil communal) :

- président - 1er effectif : Jean-Christophe HENON, Bourgmestre / 1er suppléant Pierre WARZEE
- 2ème effectif : Frédéric FLAGOTHIER / Suppléant : Thierry WEISE
- 3ème effectif : Nicole MARECHAL / Suppléant : Jean PAULUS

Membres désignés parmi la population :

- 4ème effectif :Pierre AMADINI / suppléante : Béatrice BEDEUR
- 5ème effectif : Jean CLARENNE / suppléant : Thomas CHABLE
- 6ème effectif : François GOCHEL / suppléante : Céline VANDENBERGUE
- 7ème effectif : Anne JACOBS / suppléant : Angelo MONDIN
- 8ème effectif : Franz COULEE / suppléant vacant
- 9ème effectif : Odette PEETERS / suppléante : Cassandre CARMEAU
- 10ème effectif : Pierre RENARD / suppléant : Sébastien ZANUSSI
- 11ème effectif : Régine van ZUYLEN / suppléant : Eddy BERTRAND
- 12ème effectif : Jean ZUEDE / suppléante : Marie de SELLIERS

b) d'approuver la scission de la CLDR avec la CCATM à dater du renouvellement de celle-ci ;

c) d'approuver le lancement d'un appel à candidatures pour élargir et compléter la Commission jusqu'à maximum 30 membres effectifs et autant de suppléants, afin d'améliorer la représentativité "des milieux associatif, politique, économique, social et culturel de la commune et des différents villages ou hameaux qui la composent, en tenant compte des classes d'âge de sa population".

Entrée de SURINGS Valéry

Entrée de QUINTART Albert

(4) Approbation des documents de marché, du montant estimé et du mode de passation (procédure négociée sans publication préalable) du marché de travaux "Logement de transit : Rénovation des toitures" 2.073.515.11

Le Conseil Communal,

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

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

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 42, § 1, 1° a (la dépense à approuver HTVA n'atteint pas le seuil de 144.000,00 €) ;

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

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

Considérant que le marché de conception pour le marché "Logement de transit : Rénovation des toitures" a été attribué à MJ Architecture Sprl, Rue des Grottes 8 à 4170 Comblain-au-Pont ;

Considérant le cahier des charges relatif à ce marché établi par l'auteur de projet, MJ Architecture Sprl, Rue des Grottes 8 à 4170 Comblain-au-Pont ;

Considérant que le montant estimé de ce marché s'élève à 33.780,33 € hors TVA ou 35.807,15 €, 6% TVA comprise ;

Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure négociée sans publication préalable ;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire 2019 ;

Considérant qu'une demande afin d'obtenir l'avis de légalité obligatoire a été soumise le 24 janvier 2019 et que l'avis a été délivré le 31 janvier 2019 et est positif;

Décide à l'unanimité

Article 1er : D'approuver le cahier des charges et le montant estimé du marché "Logement de transit : Rénovation des toitures", établis par l'auteur de projet, MJ Architecture Sprl, Rue des Grottes 8 à 4170 Comblain-au-Pont. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 33.780,33 € hors TVA ou 35.807,15 €, 6% TVA comprise.

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

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire 2019, sous réserve de l'approbation de celui-ci par l'autorité de tutelle.

Article 4 : Cette décision est portée sur la liste récapitulative qui est transmise à l'Autorité supérieure.

---

(5) Intégration au domaine public communal d'une parcelle de terrain sise en lieu-dit "Fond del Va",cadastrée ou l'ayant été comme 'pâture', section I, numéro 445 F P0000, pour une superficie totale de cinquante-cinq mètres carrés trente-deux décimètres carrés (55,32 m²). 2.073.511.1

Le Conseil communal,

Vu les articles 537 à 541 du Code ciovil;, Vu les articles L1222-1, L1122-30 et suivants, ainsi que L1123-23,8° du CDLD ;

Vu le Décret du 06 février 2014 modifiant les dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatives aux subventions à certains investissements d'intérêt public et établissant un Fonds Régional pour les Investissements Communaux ;

Vu le Décret du 06 février 2014 relatif à une matière dont l'exercice de la compétence a été attribué par la Communauté française à la Région wallonne modifiant l'article L3341-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu la décision du Conseil communal du 24 janvier 2017 approuvant le Plan d'Investissement Communal 2017-2018 comprenant la réalisation d'un égout entre le chemin de l'Amblève et la rue de l'Aunaie à Oneux de même que la rénovation de la voirie rue de l'Aunaie;

Considérant l'approbation du Plan Communal d'Investissement 2017-2018 par le Ministre des Pouvoirs Locaux ;

Considérant l'opportunité, entre le chemin de l'Amblève et la rue de l'Aunaie, d'aménager en surface un sentier à usage public, rencontrant les objectifs de sécurité et de mobilité des piétons, ceci d'autant plus que le chemin vicinal de l'Amblève sera assaini par la réalisation de l'égouttage;

Considérant que le Comité d'Acquisition d'Immeubles de Liège a été chargé de réaliser l'acquisition nécessaire suivant plan de mesurage d'une emprise dans la parcelle sise rue de l'Aunaie (Oneux Fond del Va) cadastrée 1ère division, section I 445 f appartenant à Havard Marie-Paule;

Vu le plan dressé le 17 avril 2018 par Monsieur Bernard Dupont, Géomètre-Expert, relatif au projet définitif de mesurage d'une emprise en lieu-dit "Fond del Va", cadastrée ou l'ayant été comme "pâture", section I, numéro 445 F P0000,

Vu la délibération du Collège communal du 30 novembre 2017 décidant d'acquérir l'emprise en pleine propriété ;

Vu la vente de la parcelle à la SPRL "XL Construction" en date du 18 décembre 2017 ;

Vu le projet d'acte transmis le 26 février 2018 ;

Vu la délibération du Conseil communal du 28 mars 2018 décidant notamment d'approuver le projet d'acte transmis par le Comité d'acquisition en date du 26 février 2018 concernant la vente d'un bien par la SPRL "XL Construction" à la Commune de Comblain-au-Pont, et donc l'acquisition en pleine propriété, par la commune, d'une parcelle de terrain sise en lieu-dit "Fond del Va", cadastrée ou l'ayant été comme "pâture", section I, numéro 445 F P0000, pour une superficie de cinquante-cinq mètres carrés trente-deux centimètres carrés (55,32 m²) moyennant le prix de trois mille huit cent quarante euros (3.840 €)

(à titre d'indemnisation - frais de remploi inclus), pour solde de tous comptes à ce sujet ;

Vu la délibération du Collège communal du 17 mai 2018 approuvant le projet de clause d'occupation temporaire à intégrer dans l'acte de vente

Vu la délibération du Conseil communal du 28/03/2018 décidant :

- D'approuver le projet de clause d'occupation temporaire à intégrer dans le projet d'acte tel qu'approuvé en date du 28 mars 2018 concernant la vente d'un bien par la SPRL "XL Construction" à la Commune de Comblain-au-Pont, et donc l'acquisition en pleine propriété, par la commune, d'une parcelle de terrain sise en lieu-dit "Fond del Va", cadastrée ou l'ayant été comme "pâture", section I, numéro 445 F P0000, pour une superficie de cinquante-cinq mètres carrés trente-deux centimètres carrés (55,32 m²);
- De donner mission au Comité d'acquisition, à Madame la Commissaire Vinciane LARDINOIS, de recevoir l'acte au nom de la Commune.

Vu l'acte du 21 mai 2018 passé par le Comité d'Acquisition d'immeuble de Liège relatif à l'acquisition d'une emprise en pleine propriété à prendre dans une parcelle de terrain, sise en lieu-dit « Fond del Va », cadastrée ou l'ayant été comme 'pâture', section I, numéro 445 F P0000, pour une superficie totale de huit cent trente-deux mètres carrés (832 m²). Telle qu'elle est reprise sous teinte jaune ainsi que sous les points « A- D – 202 et 201 », pour une superficie mesurée de cinquante-cinq mètres carrés trente-deux décimètres carrés (55,32 m²) au plan de mesurage dressé le 17 avril 2018 par le géomètre-expert, Monsieur Bernard DUPONT, à Sprimont, préalablement enregistré dans la base de données des plans de délimitation tenue par l'Administration Générale de la Documentation Patrimoniale – Mesures et Evaluations (en abrégé 'AGDP') sous le numéro de référence 62026-10137. Suite à la pré-cadastration du bien objet de la présente convention, ledit bien s'est vu attribuer par l'AGDP la nature de 'terrain' et l'identifiant parcellaire suivant : I445GP0000 pour une superficie de cinquante-cinq mètres carrés (55m²);

Considérant que ce sentier sera affecté à l'usage de tous indistinctement dans les limites de la règlementation sur la circulation sur la voirie publique qui sera appliquée à ce sentier;

Considérant que ce bien acquis doit faire partir du domaine public pour obtenir l'accord de l'AIDE (Association Intercommunale de Démergement et d''Epuration) d'y réaliser la pose de l'égout;

Considérant que doit donc faire l'objet d'une délibération du Conseil communal d'affectation au domaine public communal le bien acquis par acte passé devant le Comité d'Acquisition d'Immeubles de Liège le 21 mai 2018, à savoir l'emprise en pleine propriété à prendre dans une parcelle de terrain, sise en lieu-dit « Fond del Va », cadastrée ou l'ayant été comme 'pâture', section I, numéro 445 F P0000, pour une superficie totale de huit cent trente-deux mètres carrés (832 m²). Telle qu'elle est reprise sous teinte jaune ainsi que sous les points « A- D – 202 et 201 », pour une superficie mesurée de cinquante-cinq mètres carrés trente-deux décimètres carrés (55,32 m²) au plan de mesurage dressé le 17 avril 2018 par le géomètre-expert, Monsieur Bernard DUPONT, à Sprimont, préalablement enregistré dans la base de données des plans de délimitation tenue par l'Administration Générale de la Documentation Patrimoniale – Mesures et Evaluations (en abrégé 'AGDP') sous le numéro de référence 62026-10137. Suite à la pré-cadastration du bien objet de la présente convention, ledit bien s'est vu attribuer par l'AGDP la nature de 'terrain' et l'identifiant parcellaire suivant : I445GP0000 pour une superficie de cinquante-cinq mètres carrés (55m²);

Décide à l'unanimité

Article 1. Est affecté au domaine public communal le bien acquis par acte passé devant le Comité d'Acquisition d'Immeubles de Liège le 21 mai 2018, à savoir l'emprise en pleine propriété à prendre dans une parcelle de terrain, sise en lieu-dit « Fond del Va », cadastrée ou l'ayant été comme 'pâture', section I, numéro 445 F P0000, pour une superficie totale de huit cent trente-deux mètres carrés (832 m²). Telle qu'elle est reprise sous teinte jaune ainsi que sous les points « A- D – 202 et 201 », pour une superficie mesurée de cinquante-cinq mètres carrés trente-deux décimètres carrés (55,32 m²) au plan de mesurage dressé le 17 avril 2018 par le géomètre-expert, Monsieur Bernard DUPONT, à Sprimont, préalablement enregistré dans la base de données des plans de délimitation tenue par l'Administration Générale de la Documentation Patrimoniale – Mesures et Evaluations (en abrégé 'AGDP') sous le numéro de référence 62026-10137. Suite à la pré-cadastration du bien objet de la présente convention, ledit bien s'est vu attribuer par l'AGDP la nature de 'terrain' et l'identifiant parcellaire suivant : I 445GP0000 pour une superficie de cinquante-cinq mètres carrés (55m²);

Article 2. De communiquer la présente décision au SPF Finances Liège, Administration du Cadastre, Rue de Fragnée, 2, 4000 LIEGE ainsi que qu'au SPF Finaces Huy, Administration du Cadastre, Avenue Godin Parnajon, 2 - 4500 HUY

---

(6) Désignation de la Présidente ou du Président de la Commission communale de l'Accueil et de son suppléant/sa suppléante 1.842.714

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation,

Vu le Décret visant à modifier les articles 4124-1, L4135-3 et L4142-7 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation pour ce qui concerne l'organisation des élections communales,

Vu la Circulaire du 25/10/2018 relative à l'installation des nouveaux organes dans les intercommunales, les régies autonomes, les associations de projets, les ASBL et les associations chapitre XII

Considérant les statuts ou règlements d'ordre intérieur des institutions ou organes objets de la présente décision;

Vu le décret du 3 juillet 2003 du Gouvernement de la Communauté française relatif à la coordination de l'accueil des enfants durant leurs temps libres et au soutien de l'accueil extrascolaire, notamment l'article 6, §1 stipulant que siègent à la Commission communale de l'Accueil des représentants du Conseil communal dont le membre du Collège communal ou le membre du Conseil communal désignés par le Collège communal pour assurer la coordination de l'Accueil,

Vu l'approbation de la répartition des mandats mentionnés dans la délibération de la séance du Conseil communal du 9 janvier 2019,

Attendu qu'ont été désignés comme membres effectifs: Johanna Pendeville-Romain, Albert Quintart, Cécile Grignet-Cox et Jean-Christophe Henon,

Attendu qu'ont été désignés comme membres suppléants: Valéry Surings, Didier Pirlet, Thierry Weise et Thibaut Tournadre,

Attendu que 13 bulletins ont été distribués

Attendu que 13 bulletins ont été récoltés

Attendu que les résultats des vote sont les suivants

Président (e) :

Cécile COX GRIGNET : 9 voix

Johanna PENDEVILLE ROMAIN : 3 voix

Albert QUINTART : : 1 voix

Jean-Christopohe HENON : 0 voix

Supplkéant :

Valéry SURINGS : 1 voix

Didier PIRLET : 0 voix

Thierry WEISE : 3 voix

Thibaut TOURNADRE : 9 voix

Décide à l'unanimité

- de désigner Cécile Grignet-Cox pour assurer la coordination de l'Accueil et dès lors, la présidence de la Commission communale de l'Accueil
- de désigner Thibaut Tournadre en tant que suppléant de la Présidente.

---

(7) Organisation de l'enseignement - Dernières informations concernant le Plan de pilotage pour l'année scolaire 2018/2019 : Convention d'accompagnement du CECP 1.851.12

Le Conseil communal,

Considérant la délibération du Collège communal du 14 janvier 2019 décrite ci-dessous :

Vu le courriel et ses annexes nous transmis le 16 juillet 2018, portant sur le projet de convention d'accompagnement et de suivi dans le cadre du dispositif de pilotage des établissements scolaires (version qui pourrait être actualisée en fonction de l'évolution du projet de décret « pilotage » qui doit être voté par le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles) ;

Considérant que le 5 juillet 2018, le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles a adopté, en 3ème lecture :

- le projet de décret modifiant le « décret Missions » du 24 juillet 1997 afin de déployer un nouveau cadre de pilotage, en contractualisation les relations entre la Fédération Wallonie-Bruxelles et les pouvoirs organisateur (PO)/établissements scolaires
- le projet de décret portant création du service général de pilotage des écoles et des CPMS et fixant le statut des directeurs de zone (DZ) et des délégués aux contrats d'objectifs (DCO), c'est-à-dire les représentants du pouvoir régulateur ayant en charge la validation de la conformité et de la pertinence des plans de pilotage (PdP) des écoles et l'évaluation de la mise en oeuvre des contrats d'objectifs

Ces deux décrets sont indispensables à la mise en œuvre complète du dispositif des PdP dans les écoles, singulièrement au sein de celles retenues pour y entrer lors de la 1ère vague.

Dès que les deux projets de décret seront définitivement votés par le Parlement, le CECP en informera les PO et les directions d'écoles et leur transmettra le volet II du vadémécum (cadre réglementaire) actualisé sur base des précisions et des évolutions apportées au texte actuel (article 67 et 68 du « Décret Missions ») ;

Considérant que l'offre de service présentée lors des dernières journées de l'enseignement a été opérationnalisée et les conseillers de l'équipe d'animation pédagogique ont tous été formés au processus de déploiement des plans de pilotage. Ils ont également participé à l'élaboration d'outils et de dispositifs de formation en lien avec cette thématique. L'équipe est prête à accompagner les équipes qui le souhaitent dès la rentrée.

L'offre de service du CECP se définit par un dispositif d'accompagnement précis en lien avec l'organisation de journées de formation obligatoire (pour l'équipe éducative) et volontaire (pour les directions). Ce choix traduit la volonté de profiter pleinement de ces moments privilégiés de formation obligatoire où toute l'équipe est réunie autour de la direction. Des temps de concertation, pris en charge par la direction ou l'équipe plan de pilotage, sont également prévus avant et après ces journées de formation. Nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque le volume horaire de ces concertations spécifiques à la mise en oeuvre des plans de pilotage sera précisé.

Ces journées de formation obligatoire seront préparées lors de journées de formation à destination des directions d'école. Ces journées de formation s'inscrivent dans le prolongement du dispositif d'intervision mis en place lors du dernier trimestre de l'année 2017-2018. Il s'agit de permettre aux directions d'exercer pleinement leur leadership en devenant un acteur-clé du processus d'accompagnement de l'équipe. La direction est à la barre pour mener les différentes journées en école, avec le soutien du conseiller pédagogique, qui interviendra essentiellement pour les outils techniques et l'apport de son expertise/regard externe.

Comme le prévoient les dispositions décrétales en projet, l'activation de cette offre de service doit faire l'objet d'une convention. Elle détaille les engagements réciproques du PO et du CECP dans le cadre du dispositif d'accompagnement. Le projet de convention-type tient compte du projet de décret actuel. Des modifications restant toujours possibles en fonction des débats ultérieurs au Parlement, il sera bien évidemment tenu compte des ajustements éventuels avant signature. Dès adoption finale des décrets « Pilotage » et « DCO », la convention actualisée sera renvoyée dans les meilleurs délais afin qu'elle puisse être conclue entre le conseil communal/provincial et le CECP. Pour les PO qui ne souhaitent pas souscrire à cette offre, les différents documents et supports produits par l'équipe d'animation seront mis à

disposition des directions qui le souhaitent ;

Vu le courrier et ses annexes reçu par le CECP le 26 novembre 2018, portant sur la convention permettant de contractualiser officiellement l'offre d'accompagnement et le suivi du CECP dans la mesure où l'école communale de Comblain-au-Pont entre dans la 1ère phase de mise en oeuvre des plans de pilotage ;

Considérant l'article 67 du décret "Missions" du 24 juillet 1997 tel qu'amendé par le décret "pilotage" voté le 12 septembre 2018 par le Parlement de la Communauté française prévoit que le dispositif d'accompagnement et de suivi proposé par le CECP dans le cadre du nouveau dispositif de pilotage doit faire l'objet d'une contractualisation entre chaque pouvoir organisateur concerné et la fédération de pouvoirs organisateurs à laquelle il est affilié ;

Confirme à l'unanimité
Ratifie la décision du Collège communal du 14 janvier 2019 approuvant la convention d'accompagnement et de suivi dans le cadre du dispositif de pilotage des établissements scolaires décrite ci-dessous, la décision devant être ratifiée au prochain Conseil :

Identification des parties

La présente convention est conclue entre, d'une part :

Le pouvoir organisateur de Comblain-au-Pont, représenté par ~~Madame~~/Monsieur BASTIN Jean-Claude, en sa qualité de Directeur général/~~Secrétaire communal~~ et ~~Madame~~/Monsieur HENON Jean-Christophe, en sa qualité de Bourgmestre/Echevin-délégué

ci-après dénommé le PO

et, d'autre part :

Le Conseil de l'Enseignement de l'Enseignement des Communes et des Provinces, asbl, représenté par Madame Fanny Constant, en sa qualité de secrétaire générale

ci-après dénommé le CECP

Préambule

L'emploi dans la présente convention des noms masculins pour les différents titres et fonctions est épicène en vue d'assurer la lisibilité du texte.

Champ d'application de la convention

Article 1er

La présente convention est conclue pour :

L'ECOLE COMMUNALE FONDAMENTALE, Rue des Grottes, 19 à 4170 COMBLAIN-AU-PONT

FASE : 1862

Objet de la convention

Article 2

Cette convention est conclue dans le cadre de l'article 67 du décret du 24 juillet 1997 définissant les missions prioritaires de l'enseignement fondamental et de l'enseignement secondaire et organisant les structures propres à les atteindre tel que modifié par le décret adopté par le Parlement de la Communauté française le 12 septembre 2018.

Dans le cadre du processus d'amélioration du système éducatif, les écoles sont appelées à élaborer des plans de pilotage visant à renforcer significativement l'efficacité, l'équité et l'efficience du système scolaire en Fédération Wallonie-Bruxelles.

Dans ce contexte, le CECP propose une offre de soutien et d'accompagnement à destination des écoles maternelles, primaires, fondamentales, ordinaires et spécialisées, ainsi que des écoles secondaires spécialisées, du réseau officiel subventionné.

Engagements du CECP

Article 3

Outre certains outils relatifs au dispositif de pilotage réalisés et mis à disposition de l'ensemble des écoles et des pouvoirs organisateurs qu'il représente, le CECP, pour la période prévue par la présente convention, s'engage à fournir une offre spécifique de soutien et d'accompagnement dans le cadre de l'élaboration et la mise en œuvre des plans de pilotage/contrats d'objectifs telle que prévue par l'article 67 du décret du 24 juillet 1997 précité.

Cette offre implique les missions suivantes, articulées autour des cinq étapes du processus dont le diagramme constitue l'annexe 1 de la présente convention :

- Étape 1 : Mobiliser les acteurs et donner du sens à la démarche (année 0 : mars-juin)

  - Organiser des dispositifs d'intervision à destination des directions ;
  - Organiser un premier séminaire d'échanges entre les pouvoirs organisateurs (ou leur représentant) et les directions sur la thématique du dispositif de pilotage ;

- Étape 2 : Réaliser un état des lieux et sélectionner les objectifs spécifiques à poursuivre (année 0 : août - décembre)

  - Organiser un second séminaire d'échanges entre les pouvoirs organisateurs et leurs directions ;
  - Mettre à disposition des questionnaires (à destination des membres de l'équipe éducative, des parents et des élèves) afin d'établir un « miroir de l'école » :
  - Dans le cadre de l'analyse des forces et faiblesses de l'école, organiser une journée de formation volontaire à destination des directions d'école (introduction à la lecture du miroir) et une journée de formation obligatoire en école (analyse du miroir avec l'équipe éducative) ;
  - Dans le cadre de l'analyse des causes-racines, organiser une journée de formation volontaire à destination des directions d'école (synthèse du miroir et préparation à l'analyse des causes-racines) et une journée en école (analyse des causes-racines avec l'équipe éducative) ;
  - Accompagner les directions dans la sélection des objectifs d'amélioration prioritaires et l'identification des objectifs spécifiques.

- Étape 3: Définir et planifier les stratégies à mettre en œuvre (année 0 : décembre -mars)

  - Organiser une journée de formation volontaire à destination des directions (synthèse des causes-racines et préparations aux initiatives), une journée en école (identification desinitiatives et rédaction du plan de pilotage) ainsi qu'une demi-journée d'intervision (partage des initiatives) ;
  - Organiser une demi-journée de coaching en école pour accompagner, questionner et conseiller la définition de stratégies.

- Étape 4: Négocier et communiquer Le contrat d'objectifs (mars-juin)

  - Organiser une demi-journée de coaching en école (préparation de la présentation du plan de pilotage au délégué aux contrats d'objectifs) et une demi-journée d'intervision (partage des présentations au délégué aux contrats d'objectifs).

- Étape 5: Mettre en œuvre le contrat d'objectifs et organiser le suivi (années 1 à 6)

  - Organiser une demi-journée de coaching (outils et dynamique de gestion de projet) ;
  - Organiser une demi-journée de coaching (suivi mensuel et introduction aux pratiques collaboratives) ;
  - Organiser une demi-journée d'intervision (mise en œuvre et suivi des initiatives) ;
  - Accompagner et conseiller la direction et son équipe dans la préparation et dans l'analyse de l'auto-évaluation annuelle de leur contrat d'objectifs ;
  - Accompagner et conseiller la direction et son équipe dans l'actualisation des stratégies ;
  - Dans le cadre de l'évaluation intermédiaire au terme de 3 ans, accompagner et conseiller la direction et son équipe lors du dialogue avec le délégué aux contrats d'objectifs ;

En outre, le CECP s'engage à informer régulièrement le PO quant au degré de mise en œuvre du dispositif d'accompagnement et de suivi réservé à son équipe et à organiser l'information du référent pilotage suivant différentes modalités.

Engagements du PO

Article 4

Pour la période prévue par la présente convention, outre les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 67 du décret du 24 juillet 1997 précité, le pouvoir organisateur s'engage à respecter l'ensemble

des obligations suivantes :

- Désigner un référent pilotage qui assumera le rôle de représentant des positions du pouvoir organisateur, de coordinateur et de garant de la qualité du plan de pilotage ;
- Veiller à ce que la direction constitue, sur base volontaire, une équipe de soutien au sein de son équipe pédagogique et éducative ;
- Veiller à ce que la direction participe aux trois journées de formation volontaire préparatoires en école (analyse du miroir avec l'équipe éducative, analyse des causes- racines avec l'équipe éducative, identification des initiatives et rédaction des plans de pilotage) ;
- Veiller à ce que l'équipe pédagogique et éducative participe aux trois journées de formation obligatoire en équipe (analyse du miroir avec l'équipe éducative, analyse des causes- racines avec l'équipe éducative, identification des initiatives et rédaction des plans de pilotage). Ces trois journées de formation obligatoire s'inscrivent dans le cadre du contrat de formation qui est conclu entre la direction (pour son équipe pédagogique et éducative) et le conseiller du CECP qui assure ces formations ;
- Veiller à ce que la direction et son équipe lui présentent le diagnostic et les objectifs spécifiques contribuant aux objectifs d'amélioration y afférents afin de récolter son point de vue ;
- Prendre connaissance du diagnostic et valider les objectifs spécifiques sélectionnés. Il actualise, le cas échéant, les lignes directrices en adéquation avec les résultats du diagnostic ;
- Veiller à ce que le référent pilotage prenne connaissance du diagnostic. Actualiser, le cas échéant, les lignes directrices en adéquation avec les résultats du diagnostic ;
- Veiller à ce que le référent-pilotage soutienne la planification et le phasage des stratégies ;
- Partager son point de vue avec le référent-pilotage sur le projet de plan de pilotage ;
- Veiller à ce que la direction d'école présente le plan de pilotage approuvé au CECP ;
- Veiller à ce que la direction d'école et son équipe de soutien procèdent à une auto- évaluation trimestrielle de l'avancement opérationnel des stratégies et communiquent (vis- à-vis de l'équipe pédagogique et éducative, des parents, des élèves et d'acteurs extérieurs) ;
- Veiller à ce que la direction et son équipe de soutien procèdent à l'évaluation et à la présentation du degré de réalisation des objectifs spécifiques et des stratégies et procèdent à l'évaluation des modalités de travail mises en œuvre ;
- Prendre connaissance de l'auto-évaluation annuelle et du degré de réalisation des objectifs spécifiques ;
- Veiller à ce que la direction et son équipe de soutien procèdent à l'actualisation des stratégies et des modalités de travail sur base de l'auto-évaluation et de ses recommandations ;
- Procéder à la modification de la lettre de mission de la direction afin d'y inclure les engagements qui lui incombent en vertu de la présente convention.

Mise à disposition de données

Article 5

Le pouvoir organisateur met à disposition du CECP toute information utile pour la bonne exécution de la présente convention.

L'article 8 bis des statuts du CECP stipule que les membres s'engagent notamment à autoriser le CECP à recevoir de l'Administration de la Fédération Wallonie-Bruxelles tous les renseignements utiles à remplir efficacement ses missions. Sur cette base, le pouvoir organisateur autorise les services du Gouvernement à communiquer au CECP la liste des indicateurs et des données chiffrées de l'école concernée et à donner un accès au CECP au contrat d'objectifs de l'école concernée par la présente convention. Les indicateurs et les données chiffrées communiquées visent à permettre au CECP de disposer des informations nécessaires au soutien de l'école dans le cadre de l'élaboration du plan de pilotage et à la mise en œuvre du contrat d'objectifs. Dans ce cadre, le CECP s'engage à ne pas faire état de ces données à des tiers.

Le pouvoir organisateur autorise par ailleurs la cellule de soutien et d'accompagnement à disposer d'un accès en lecture au plan de pilotage tel qu'il a été envoyé au délégué au contrat d'objectifs. Pour ce faire, il communique son accord aux services du Gouvernement par l'intermédiaire de l'application « PILOTAGE ».

Modifications de la convention

Article 6

En cours d'exécution de la convention, ne peuvent donner lieu à modification de celle-ci que les circonstances exceptionnelles suivantes :

1. La modification des missions de coordination, de soutien et d'accompagnement assignées au CECP par le pouvoir régulateur ;

2. la modification de l'article 67 du décret du 24 juillet 1997 définissant les missions prioritaires de l'enseignement fondamental et de l'enseignement secondaire et organisant les structures propres à les atteindre et de ses arrêtés d'application, notamment en ce qui concerne les moyens financiers et humains disponibles.

Fin de la convention

Article 7

La présente convention prend fin de plein droit à l'expiration du terme prévu à l'article 8.

La méconnaissance par les parties de tout ou partie de leurs engagements visés aux articles 3, 4et5 de la présente convention constitue un motif de résiliation de ladite convention.

La résiliation envisagée en vertu de l'alinéa 2 doit être précédée d'un avertissement écrit et, ne peut être décidée qu'après que la partie défaillante aura pu faire valoir ses observations par écrit dans un délai de 30 jours calendrier.

Date de prise de cours et durée de la convention

Article 8

La présente convention prend cours à la date de sa signature et couvre toute la période d'élaboration du plan de pilotage et de mise en œuvre du contrat d'objectifs.

La reconduction de la présente convention n'est pas automatique.

Au terme de la présente convention, une nouvelle convention devra être signée par les parties.

---

(8) Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège - processus d'examen par les communes - communication des résultats de l'enquête publique : avis du conseil communal 1.811.1

Le Conseil communal

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

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

Attendu que l'article 3, § 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 ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 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 par 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 ;

Attendu 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 28.03.2018 ;

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 de décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que 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 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 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 reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 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 ;

Attendu 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 ;

Attendu 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

Attendu 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 2ème couronne)

- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 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

Attendu 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 ;

Attendu 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 ;

Attendu 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 prescris 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 ;

Attendu 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 :

- <u>La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :</u>

- 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 ;

- <u>Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :</u>

- 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 ;

- <u>Le renforcement des réseaux cyclables via :</u>

- 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 ;

- <u>Le développement d'une intermodalité forte via :</u>

- 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 ;

- <u>La valorisation du Ring nord de Liège via :</u>

- 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 ;

- <u>La sécurisation du réseau routier existant via :</u>

- 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 ;

- 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 ;

Attendu 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.

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

Attendu 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;

Attendu 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 que le dossier a été déposé à l'inspection des intéressés du **22.10.2018 au 05.12.2018;**

Vu les observations du Directeur Général de l'Administration communale ainsi que l'ADL transmises avec l'ordre du jour et qui se résument comme suit:

N.B. (31/01/2019) : ces observations ont été réalisées par l'Administration communale sur base de la version du PUM soumise à l'enquête publique et non sur base de la version adaptée du PUM suite à l'enquête publique reçue très tardivement par mail le 29 janvier 2019, soit après l'envoi de l'ordre du jour et de ces observations aux conseillers communaux ! Or, les deux versions comportent des numérotations différentes (ex. 3.2.1. devient 3.2.2., etc.).

"Le Plan Urbain de Mobilité comporte quatre parties :

PARTIE 1. UN PORTRAIT DU TERRITOIRE **(diagnostic)** - avec un "volet développement territorial" et un "volet mobilité" - et l'identification de **11 ENJEUX DE DEVELOPPEMENT** qui constituent le socle du projet de territoire porté par le "*Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège*".

Sur base de ces 11 enjeux de développement, le Directeur général souligne une série de points ou <u>enjeux locaux</u> qui mériteraient d'être pris en compte dans le PUM pour une meilleure prise en considération des territoires ruraux de la deuxième couronne, ainsi qu'une série de développements concrets à Comblain-au-Pont :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional :

- Valoriser les communes dont Comblain-au-Pont en zone de détente verte (espaces naturtels) et non seulement en espace agricole ;

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants :

- Comblain-au-Pont fin de ligne 377 et 42; pôle vélo à relier avec les plateaux, avec Hamoir, Durbuy, Sprimont... ;
- Faire de la ligne 42 un RER de la ligne de l'Ourthe avec réouverture de gare ;

- Garantir et améliorer les communications périphériques (au sein de la deuxième couronne) et non seulement de la périphérie vers les centres ;

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins :

- Problématique des personnes isolées ;
- Rôle des taxis sociaux ;

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande :

- Déplacement des produits carriers (chemin de fer) ;
- Production agricole : pôle de distribution et porte à porte (maintien à domicile) ;
- Développement touristique par une organisation des déplacements en Ourthe-Vesdre-Amblève (TEC, TRAIN, RAVeL) ;

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale :

- En tenant compte du maintien des différentes activités et services nécessaires à la vitalité du milieu rural ;
- Favoriser la reconversion du site de la gare de Poulseur (bus/train/RAVeL/automobilistes provenant des plateaux (Anthisnes) ;

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité :

- Favoriser les déplacements des centres vers la périphérie rurale pour détente, santé, découverte nature et non seulement de la périphérie vers les centres ;
- Préserver ces sites naturels ;
- Favoriser les lignes bus 377 et train 42 (Gouvy et Jemelle) à vocations déplacement et touristique ;

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle :

- Ligne 377 et 42 (TEC et SNCB à valoriser en RER) et RAVeL pour permettre l'accès aux sites naturels ou tourtistiques ;

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale :

- Accentuer l'aspect social (maintien à domicile, taxis sociaux, maintien de services tels que les services postaux) ;
- Favoriser le télétravail en étant attentif au maintien de la solidarité entre travailleurs ;
- Accès aux hôpitaux (développement hospitalisation de jour) dont Esneux à développer ;

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

- Assurer la sécurisation, radar répressif et développement en accord avec les parquets ou amendes administratives à prévoir ;
- Axe SNCB Liège GOUVY/JEMELLE parallèle au RAVeL et Routes régionales : axe structurant à développer type RER avec pôle intermodalités ;
- Sécuriser les abords des écoles ;
- Alléger la tutelle régionale en matière de sécurité routière pour des aménagements volontaristes.

PARTIE 2. PERSPECTIVES ET DEFINITION D'UN PROJET DE TERRITOIRES :

2.1. Perspectives de développement territorial, la mobilité piétonne au coeur du projet, perspectives pour la mobilité (vélo, voyageurs SNCB, voyageurs TEC, trafic routier) ;

2.2. Ambitions

2.3. ***Cartes des vocations territoriales*** *du SDAlg et déclinaison "mobilité"*

Le 21 septembre 2018, l'ADL a participé avec un mandat du Collège à la dernière réunion du Comité d'accompagnement du PUM.

- Au niveau de la « Carte des *vocations territoriales* », l'ADL a souligné l'absence totale de considération pour les enjeux de mobilité « horizontale » au sein de la 2ème couronne. Seule la dimension de mobilité « verticale » vers Liège était prise en considération via le concept de « corridor métropolitain » (avec une logique exclusivement « centripète »). L'ADL a invité le bureau d'études et le SPW a retravaillé sur la mobilité au sein du périmètre rural de la 2ème couronne, en citant par exemple les enjeux pour une petite commune comme Comblain de pouvoir rejoindre Aywaille-Remouchamps (considéré comme un « *couloir de mutabilité* » dans le SDAlg), par la route, mais aussi par le **RAVeL** (!) à la fois pour des enjeux touristiques (comme cela était mentionné dans la version du PUM de juillet 2018), mais aussi pour des enjeux de mobilité fonctionnelle (mobilité scolaire notamment).
  Cette proposition ne se retrouve toujours pas dans la carte de la page 78 du PUM.

PARTIE 3. PLAN D'ACTIONS :

3.1. Gestion de la demande (dimension "logicielle" de la mobilité)

3.1.1. Mettre en place un management de la mobilité

3.1.2. Mettre en place un bureau des temps

3.1.3. Promouvoir la multimodalité

Cf. concept de "zone d'enjeux" et plus particulièrement de "quartier de gare" : c'est tout l'enjeu de la fiche-projet P2.09 du PCDR relative au réaménagement global du quartier de la gare à Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Cf. point 3.4.1. sur les pôles d'échanges multimodaux (dont Poulseur est absent).

Cf. point 3.7. sur les zones d'enjeux

3.2. Mobilité cyclable

3.2.1. Mobilité cyclable : renforcer les réseaux

- *Sécuriser l'accès aux zones de centralité et aux pôles d'échange*
- *Développer 15 corridors vélos structurants :*

L'ADL souligne que ces corridors vélos, "à dominante utilitaire autour de Liège" s'arrêtent à la première couronne périphérique. Les autres "liaisons", notamment le RAVeL de l'Ourthe et le projet de RAVeL de l'Amblève sont considérés comme des "liaisons longue distance à dominante loisir". C'est une vision réductrice et "urbaine" du territoire. Le RAVeL de l'Ourthe et le futur RAVeL de l'Amblève ont également un rôle utilitaire, a fortiori dans une vision d'une mobilité plurielle avec des pôles d'échanges multimodaux comme pourraient être identifiés la gare de Poulseur et l'ancienne gare de Comblain-au-Pont.

- *Finaliser les liaisons longues distances :*

  Concernant la "*liaison Comblain-au-Pont - Aywaille le long de l'Amblève*" mentionnée page 86, l'ADL a déjà insisté, lors du Comité d'accompagnement du 21/09/2018, sur l'importance d'utiliser la notion de **« RAVeL »** plutôt que celle de « Liaison cyclo-pédestre » afin de bien marquer la nécessité d'un investissement du SPW à financer dans le cadre du Plan wallon d'Investissement.

  - L'ADL a rappelé l'existence de la *pré-étude de faisabilité d'un RAVeL de l'Amblève*, réalisée en 2007 par le GREOA avec un financement wallon,
  - ainsi que l'existence de l'étude de "*Plan qualité territorial supracommunal au niveau des communes du bassin de l'Amblève (Comblain, Sprimont, Aywaille, Stoumont)*", commandée par le CITW et la SPI en 2012 (étude AGUA-BODSON), et prenant le futur RAVeL de l'Amblève comme colonne vertébrale de la mobilité touristique entre ces 4 communes.
  - L'ADL a enfin mentionné le projet supracommunal conjoint d'Aywaille-Comblain et Sprimont, financé par Liège Europe Métropole dans le cadre de son plan d'actions 2016-2018 à hauteur de 475.000 €, pour <u>l'actualisation de l'étude de faisabilité</u> et la <u>désignation d'un auteur de projet pour le suivi du futur marché de travaux, en insistant sur le fait que c'est le SPW qui devrait être maître d'ouvrage et non les communes</u>
  - L'ADL a argumenté la nécessité d'envisager le RAVeL également comme un axe structurant d'une mobilité fonctionnelle et pas seulement touristique ; ce qui est désormais noté page 86.
- *Couvrir tout le territoire de réseaux points-noeuds :* en cours.
- *Intensifier les services destinés aux cyclistes existants et potentiels.*

3.2.2. Vélos : développement le stationnement et les services

3.3. Transports en commun

3.3.1. Développer, optimiser et hiérarchiser l'offre TEC :

Avis de l'ADL :

La commune de Comblain-au-Pont n'est impliquée que dans le tracé de la **"ligne SNCB suburbaine (S)"** et ses "points d'arrêts" à Poulseur, Rivage et Comblain-au-Pont (effectivement sur la carte page 89, ce qui est plutôt positif).

La carte page 93 traduit bien le fait que le "nouveau réseau structurant" ne concerne que le "coeur de l'agglomération" et s'arrête à la 1ère couronne. Aywaille étant a peine mentionné au niveau d'un projet de ligne de bus Express en tant que "corridor non désservi par le rail". Comblain n'est pas sur la carte.

3.3.2. Développer l'offre et l'intermodalité ferroviaires

3.4. Intermodalité

3.4.1. Offrir 24 pôles d'échanges multimodaux - PEM (carte page 97) et

3.4.2. Proposer 10.000 places dans une vingtaine de P+R (carte page 98)

Avis de l'ADL : parmi les 24 pôles proposés, 13 **pôles** sont **"à vocation plus locale"**, toujours limité à la première couronne. Aucun PEM à vocation locale en 2ème périphérie. Le quartier de la gare de Poulseur, reconnu en tant que "zone d'enjeux" dans le SDAlg pourrait servir de pôle d'échanges multimodaux local

où convergent des flux de véhicules, vélos, piétons, navetteurs et usagers des TEC ou du taxi social, en provenance du Condroz (via Anthisnes, Villers-aux-tours) et de la vallée de l'Ourthe. Un "**parking relais local" (P+R)** permettrait de libérer des places de stationnement pour les commerces. Pourquoi ne pas insérer la notion de PEM ruraux ?

3.5. Réseau routier

- *Poursuivre la mise en oeuvre des plans infrastructures (page 101) :*

  Le projet de la N654 - Comblain-au-Pont - **Sécurisation et modernisation** de la traversée est bien repris sur la carte page 101 (point 5).
  Aucune mention concernant la sécurisation de la RN633 entre Esneux, Poulseur et Comblain (cf. récente fermeture pendant 2 mois fin 2018 qui a occasionné des préjudices importants pour la population et les entreprises locales).

3.6. Sécurité routière

- *Se doter d'outils pour une meilleur connaissance des problèmes :* référence au PCM (**Plans communaux de mobilité**) en cours.

  Avis de l'ADL : le PCM de Comblain-au-Pont (en collaboration avec d'autres communes) est très ancien. Le Schéma de structure en 2012 puis le PCDR en 2013 l'ont partiellement actualisé. Faudra-t-il envisager un nouveau PCM à l'échelle d'une petite commune comme Comblain ? Ne serait-il pas plus opportun de s'appuyer sur un document supracommunal comme le PUM ? Mais encore faudrait-il que celui-ci prenne en considération les problématiques rurales de la deuxième couronne périphérique ainsi que les spécificités de chaque commune. En l'occurrence, Comblain-au-Pont n'est même pas sur la carte (page 107). La commune ne profite donc pas de cette étude, contrairement aux communes du centre et de la première couronne (vision urbano-centrée).

3.7. Zones d'enjeux

3.7.1. Gares

- *Exploiter les potentialités de développement et de densification : "Les q**uartiers de gare** représentent des potentialités de développement et d'intensification fortes et structurantes pour demain..." (page 109)*

  Avis de l'ADL :
  Cf. Schéma de structure et PCDR - fiche-projet P2.09 relative au réaménagement global du quartier de la gare de Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).
  Il s'agit sans doute de la principale **"zone d'enjeux"** qui offre de nouvelles opportunités de développement local pour la commune, si l'on y envisage la création d'un quartier nouveau, intergénérationnel, mixte, avec des petits commerces de proximité, de l'artisanat local, un pôle d'échanges multimodaux (PEM), etc. en profitant du cadre exceptionnel, du RAVeL, de la gare (à 17 minutes en train de Liège Guillemins - façon RER), la future station d'épuration, les infrastructures sportives, le commerce local, etc.

- *Recommandations :*

  L'ADL partage les **recommandations** formulées page 109 et

qui convergent toutes vers le projet de rénovation du quartier mentionné ci-dessus.

3.7.2. Couloirs de mutabilité ("tronçons routiers" identifiés comme réels *"diffuseurs de développement")*

À noter : le couloir de mutabilité identifié au niveau de l'axe commercial Aywaille-Remouchamps ; ainsi que celui identifié au niveau de l'axe commercial Esneux-Tilff. Ce n'est pas encore le cas de la Traversée de Comblain (N654) ni de Route d'Aywaille au Pont-de-Sçay, mais est-ce une volonté vu la mixité de ces deux axes et la présence de nombreux logements ?

3.7.3. Zones leviers : distinction entre six "grappes" et des "poches" plus petites

Exemples de "grappes" : la "confluence" de la Vesdre et de l'Ourthe (zone de levier 2) ; le "plateau sud" autour de Boncelles, du CHU et de l'Ulg.

Exemple de "poche" : le couloir de mutabilité "Aywaille-Remouchamps".

3.7.7. Diffus urbain correspondant sur notre commune aux centres que sont Poulseur, Pont-de-Sçay et Comblain-au-Pont.

PARTIE 4. MISE EN OEUVRE :

4.1. Actions prioritaires : voir tableau récapitulatif page 136.

- *Concrétiser les orientations du SDAlg*
- *Commencer par la gestion de la demande*
- *Priorités pour le réseau de transports publics de l'arrondissement*
- *Priorités pour le réseau de transports publics d'agglomération*
- *Priorités pour le vélo*
- *Projets pour le réseau routier*
- *Priorités en termes environnementaux*
- *Mise en oeuvre et suivi du PUM*

Avis ADL : a priori, <u>la commune sera impactée directement au niveau des mesures suivantes :</u>

- Mesure 3.2.1. : *Finalisation des liaisons longues distances* (RAVeL de l'Amblève, fiche-projet P2.22 du PCDR) et *Finalisation du réseau points noeuds*
- Mesure 3.3.2. : *Intensification des quartiers de gare : intermodalité, accès cyclo-pédestre, maîtrise de l'auto* (enjeu pour Poulseur, fiche-projet P2.09 du PCDR)
- Mesure 3.4.1. : *Création de 12 pôles à vocation plus locale* : absence de la gare de Poulseur (et autres PEM ruraux potentiels dans la deuxième couronne) dans la liste
- Mesure 3.4.2 : *Création de 10.000 places de P+R à l'horizon 2030* : idem.

4.2. Indicateurs de mise en oeuvre

- *Monitoring du PUM"*

Attendu que le projet de PUM (dans sa version soumise à enquête publique) a été présentée aux conseillers communaux qui le souhaitaient et à aux membres CCATM-CLDR le 04.02.2019 par la FRW avec un avis des service de l'Administration communale (ADL et Cadre de Vie) ;

Vu la présentation powerpoint du 04.02.2019 complétant les observations;

Vu le pré-projet de PV de la réunion de la CCATM - CLDR du 04.02.2019 rédigé comme suit:

"Avis sur le Plan Urbain de Mobilité (PUM) :

Les membres de la CCATM – CLDR proposent d'émettre un avis favorable moyennant les conditions suivantes :

- *Dans le cadre du milieu rural, il n'est pas prévu de modalités de transport « horizontal »*

dans la 2e couronne. Le concept des corridors métropolitains répond à une logique centripète (« verticale »). Or, 15% des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement concerne des déplacements à l'intérieur de cette 2ème couronne plus rurale.

- *Le quartier de la gare de Poulseur, en tant que « zone d'enjeux » devrait devenir un pôle local d'échanges multimodaux (PEM) et inclure un parking P + R (relais voiture vers transports en commun et modes actifs, notamment via le RAVeL) qui permettrait également libérer d'autres espaces de stationnement pour les petits commerces de promixité.*
- *Le PUM ne prend pas en considération les communes limitrophes qui ne font pas partie du périmètre de l'arrondissement de Liège. Quid des liaisons vers le Condroz (Anthisnes, Ouffet, etc.), vers l'Ardenne et le pôle touristique de Durbuy via Hamoir, etc. ? Il est centré sur la Ville de Liège et la première ceinture (grappes).*
- *Le plan manque de coordination entre les différents schémas et les liens SDT / Plans provinciaux en cours /SDAlg/PUM /PiCM. Il y a, dès lors, lieu de considérer le développement des transports en commun en cohérence avec les autres arrondissements.*
- *Il y a lieu de relancer l'étude du SDT provincial et sa déclinaison au niveau du territoire des vallées Ourthe-Vesdre-Amblève (via le GREOVA).*
- *Le PUM devrait considérer la 2e couronne comme faisant réellement partie de l'agglomération urbaine. Celle-ci ne devrait pas s'arrêter à la première couronne. La gare de Poulseur est à 17 minutes en train de Liège Guillemins ! Ceci justifie pleinement la nécessité d'intégrer des PEM locaux tel que celui du quartier de la gare de Poulseur (d'ailleurs reconnu « zone d'enjeux »), ainsi que la création de P + R dans les vallées et les zones rurales.*
- *La réalité rurale doit être prise en considération dans l'étude du fait que plus de 15% des déplacements concernent les déplacements à l'intérieur de la 2e couronne.*
- *La CCATM ne souhaite pas une hiérarchisation des modes de transport, mais plutôt leur développement complémentaire, équilibré et intégré, considérant notamment que la voiture reste et restera un mode de transport souvent nécessaire (tout comme les camions pour les transports de marchandises) pour assurer la liaison entre des territoires plus ruraux (notamment depuis la deuxième couronne) vers les premiers Pôles d'échanges multimodaux et parking P+R qui seront concentrés en périphérie au niveau de la 1ère couronne et du centre (même si ceux-ci sont également souhaitables également dans la deuxième couronne au niveau des zones d'enjeux comme les gares).*
  Dans cette perspective, la CCATM donne une certaine légitimité au projet de liaison CHB. Mais parallèlement, la CCATM conditionne également ce développement à la nécessité de développer également les transports en commun, les modes doux, les PEM et les P+R au niveau de la deuxième couronne, pour favoriser les déplacements « horizontaux » sécurisés au sein de la deuxième couronne, et pour pouvoir répondre à l'ambition de réduction de la part modale de la voiture à l'horizon 2035.
- *La complémentarité des modes justifierait ainsi la logique de ring proposée avec CHB."*

Considérant l'avis reçu par Madame Nicole Maréchal, Conseillère communale, rédigé comme suit:

> *"le Conseil Communal reconnaît l'importance de ce Plan Urbain de Mobilité (PUM) pour **engager la transition écologique en matière de mobilité** dans l'arrondissement de Liège. Dans les 10 ou 15 années à venir, des changements profonds devront être apportés aux modes de déplacement. Le PUM doit les rendre possible pour la métropole liégeoise.*
>
> *Dés lors, il nous paraît indispensable que **la hiérarchie entre les modes de transports**, qui contribuera à déterminer les futurs aménagements et infrastructures et **la priorisation des investissements et des travaux soient précisément établis**, avec les implications en terme de moyens humains et financiers que cela implique. Nous souhaitons également que les options du PUM soient intégrées dans les **décisions d'aménagement du territoire et d'urbanisme**.*
>
> *Par ailleurs, le **Rapport d'Incidences Environnemental (RIE) du PUM s'avère être un élément à part entière du dossier. Il doit être pris en compte pour corriger les faiblesses du PUM**.*
>
> *Le PUM doit abandonner les lourds projets d'infrastructures autoroutières responsables*

de lourdes nuisances et ce d'autant plus que son contenu ainsi que le RIE préconisent fermement une priorisation pour :

1. les modes doux dont le vélo fonctionnel,

1 bis. les transports en communs,

2. les aménagements routiers existants ainsi libérés

3. et seulement quand tout cela sera fait, l'étude des besoins en nouvelles infrastructures routières de grande capacité si nécessaire.

Ne pas respecter cet ordre dans la concrétisation des politiques de mobilité serait une forme de sabotage du PUM. Un exemple : réduire à une bande les quais de la Dérivation à Liège comme première mesure sans d'abord réaliser le tram, les bus à haut niveau de service, les corridors vélos, provoquerait de manière volontaire des embouteillages pour entrer dans Liège encore plus graves qu'aujourd'hui justifiant la construction d'une autoroute CHB.

Nous relevons également que la ***question du transport de marchandises et de ses impacts sur la mobilité des personnes est absente du PUM****, sauf pour justifier paradoxalement la création d'une 4e bande sur le ring. Pourtant les camions et les camionnettes ont un impact grandissant sur les questions de mobilité et sur les pollutions et nuisances que celle-ci génère. Le passage d'une bonne partie du trafic de marchandises du camion au train ou au fleuve ne pouvant être géré par un arrondissement, l****a Région wallonne doit d'urgence se pencher sur cette question sur le territoire wallon** *et développer les alternatives dans le même temps que se développent les PUM.*

Nous estimons que ***l'enquête publique aurait pu être amplifiée****, de façon à concerner davantage de citoyens et à les faire participer à la construction de ce projet. L'ambition participative doit être largement développée dans les phases de mise en œuvre.*

Les options spécifiques retenues concernant Comblain au Pont ne sont pas nombreuses, car nous nous situons à l'écart du centre urbain…….

Cependant nous apprécions la proposition d'augmenter la cadence des trains et les propositions faites pour étaler les montées aux heures de pointe (bien que ces choix dépendent du niveau fédéral).

La proposition visant à organiser le développement autour de la gare de Poulseur dans un périmètre de 800 mètres de marche rencontre notre volonté d'utilisation des centres plutôt que le long des routes pour créer de l'habitat.

Concernant les infrastructures routières, nous apprécions que la N. 654 soit retenue pour des travaux de sécurisation et de modernisation. On roule trop vite sur ce tronçon, c'est évident. Mais cela doit se faire en bonne intelligence avec la commune qui pourra également pointer d'autres tronçons dangereux. Nous appuyons donc l'objectif volontariste de contrôle des vitesses.

Une dernière remarque globale *: le PUM intègre les contraintes négatives que nous connaissons depuis de trop nombreuses années : SNCB et Infrabel qui refusent d'améliorer les lignes et les fréquences et une société de TC wallonne qui rechigne à mieux couvrir le territoire liégeois malgré la haute fréquentation des bus en province de Liège.*

Il revient aux acteurs politiques communaux et régionaux de s'emparer de ces problèmes de non collaboration de la part de services publics afin que les auteurs d'un plan de mobilité future ne soient pas empêchés de travailler correctement.

Nous ne soutiendrons donc le projet de PUM que dans la mesure où il prendra en compte les conditions suivantes :

1. Accorder les moyens nécessaires pour permettre une transition écologique en matière de mobilité en précisant nettement les priorités et en concentrant dès lors les investissements sur les modes doux et les transports en commun :

- ***Concentrer les budgets d'investissements sur les infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun et les aménagements en favorisant l'intermodalité entre ces modes de transport.*** *Nous souffrons d'un retard de 20 ans en matière de mobilité durable qu'il faut résorber en dégageant les moyens à la hauteur des enjeux.*
- ***Répartir les recettes de la taxe sur les poids lourds*** *(240 millions d'euros annuels) entre les aménagements utiles aux différents modes de transport (piétons, cyclistes, transports en commun, sécurisation réseau routier)*
- *Donner à l'ISSEP les moyens d'établir un* ***réseau de mesures du bruit et des polluants dans l'air, le long des principaux axes routiers*** *et organiser un système de monitoring du trafic****. Le manque d'indicateurs transparaît dans les travaux ayant mené au plan ainsi que dans l'étude d'incidence. Il est donc urgent que la région wallonne développe les moyens de récolte de données utiles et utilisables.***
- ***Réaliser, susciter et soutenir toutes les solutions afin d'aider les citoyens à changer leurs comportements – notamment pouvoir se passer en partie ou totalement de leur voiture - tout en y trouvant des avantages*** *:*

- donner accès à d'autres moyens de déplacement (améliorer offre et l'accès aux TC, billets combinés, service prêts vélos et VAE, centrales de mobilité locales, …),

- favoriser la pratique du vélo et de la marche (création d'un réseau d'axes cyclables sécurisés structurants permettant d'atteindre Liège mais reliant aussi les communes voisines entre elles, généralisation des SUL, parkings sécurisés au niveau des gares, formation des jeunes cyclistes dans les écoles, plan d'aménagements piétons pour sécuriser, remettre en état, élargir, éclairer et agrémenter les parcours, …) …

- diminuer le recours à la voiture (systèmes de covoiturage, de voitures partagées , bande de circulation pou les covoitureurs…), politique pour

décourager les parents-taxis à l'échelle de la métropole, politique de limitation générale de la vitesse en zone urbaine, coordination du développement des plans de déplacement dans les administrations, les entreprise et les zones d'activités économiques...

2. Prévoir une obligation de motivation attestant la conformité au PUM dans le cadre de la réalisation des outils stratégiques d'aménagement du territoire, de mobilité (PCM), de planification des travaux publics et dans le cadre des décisions sur des projets d'urbanisme (habitat ou activités économiques).

Les stratégies, plans et permis d'urbanisme décidés par les communes doivent respecter les objectifs identifiés par le PUM et les analyses du rapport d'impact environnemental.

Il devrait en être de même lorsque le SPW ou les communes prévoient des aménagements concrets : ils doivent veiller à améliorer les déplacements piétons, vélo et la vitesse commerciale des transports en commun.

3. Phaser la mise en œuvre du PUM de façon à respecter l'inversion de la hiérarchie traditionnelle retenue par le plan

Il faut phaser la mise en œuvre du PUM de façon à effectivement placer au premier rang l'accessibilité et la mobilité piétonne, cycliste, puis des transports publics (en ce compris les trains), et en dernier lieu des autres modes routiers.

Or le PUM ne prévoit aucun phasage ni projection dans le temps des objectifs à atteindre avec les étapes nécessaires. Les auteurs du PUM expliquent qu'il est impossible de faire un calendrier long termes avec des garanties de son respect. Mais cela ne doit pas empêcher des agendas concrets portant sur 3 à 5 ans, qui s'actualisent au fil des réalisations. Il est possible de faire un agenda complémentaire à celui du tram qui porte jusque 2023 et qui respecte l'ordre des priorités.

Il est indispensable que le SPW en fixe un pour programmer sa mise en œuvre et pour vérifier année après année que la hiérarchie est concrètement suivie dans les moyens

humains et financiers et dans les délais.

4. Renoncer à la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et à la création d'une 4e bande sur le ring*, 2 projets archaïques très destructeurs de l'environnement comme montré par le RIE (par exemple, pour CHB : impact extrêmement négatif sur la préservation des espaces naturels protégés, le maillage écologique, le réchauffement climatique (CO2), la réduction du recours aux véhicules individuels, …) et qui entraîneront en quelques années une augmentation de la circulation globale et donc de la pollution de l'air, en contradiction avec les objectifs du PUM. Ils entraîneront aussi une péri-urbanisation totalement contraire au schéma de développement territorial de l'arrondissement déjà approuvé par les communes.*

5. Mettre sur pied une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la participation citoyenne

Il s'agit de coordonner la concrétisation du PUM, y compris sur les aspects aménagement du territoire, et en cohérence parfaite avec le schéma de développement territorial de notre arrondissement.

Une Agence de développement territorial et de la mobilité pourrait s'en charger. Elle devrait être représentative des conseils communaux sur une base proportionnelle (et non réunir les seuls bourgmestres)/

Elle aurait aussi pour fonction d'assurer la nécessaire ***participation citoyenne sur les projets de mobilité et d'aménagement du territoire****.*

Enfin, elle assurerait un ***accompagnement de la mise en œuvre des stratégies****,* ***des projets d'aménagement ou des travau****x.*

Il semble que la Région Wallonne prévoit 15 agences de ce type sur la Wallonie. Liège et son arrondissement en mérite au minimum une pour y travailler sur l'ensemble du territoire des communes intégrée dans Liège Métropole.

6. Demandes complémentaires pour Comblain au Pont ?"

Considérant le Plan de Mobilité Ourthe- Amblève-Condroz élabora en 2003 et validé par les communes d'Anthisnes, d'Aywaille, de Comblain-au-Pont, Esneux, Hamoir, Nandrin, Neupré, Ouffet, Sprimont et Tinlot;

Décide par 0 voix pour et 17 voix d'abstention.

- d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise sous réserve des remarques suivantes, les points F et G de la partie 4 Mise en oeuvre faisant l'objet d'un vote spécifique:

1- Préambule: considérations générales

le Conseil Communal reconnaît l'importance de ce Plan Urbain de Mobilité (PUM) pour **engager la transition écologique en matière de mobilité** dans l'arrondissement de Liège. Dans les 10 ou 15 années à venir, des changements profonds devront être apportés aux modes de déplacement. Le PUM doit les rendre possible pour la métropole liégeoise.

Le Conseil Communal estime que **l'enquête publique aurait pu être amplifiée**, de façon à concerner davantage de citoyens et à les faire participer à la construction de ce projet. L'ambition participative doit être largement développée dans les phases de mise en œuvre.

Les options spécifiques retenues concernant Comblain-au-Pont ne sont pas nombreuses, car la commune se situe à l'écart du centre urbain.

Une dernière remarque globale : le PUM intègre les contraintes négatives que nous connaissons depuis de trop nombreuses années : SNCB qui refuse d'améliorer les lignes et les fréquences et une société de TEC wallonne qui rechigne à mieux couvrir le territoire liégeois malgré la haute fréquentation des bus en province de Liège.

Il revient aux acteurs politiques communaux et régionaux de s'emparer de ces

problèmes de non collaboration de la part de services publics afin que les auteurs d'un plan de mobilité future ne soient pas empêchés de travailler correctement.

Le PUM ne prend pas en considération les communes limitrophes qui ne font pas partie du périmètre de l'arrondissement de Liège. Quid des liaisons vers le Condroz (Anthisnes, Ouffet, etc.), vers l'Ardenne et le pôle touristique de Durbuy via Hamoir, etc. ? Il est centré sur la Ville de Liège et la première ceinture (grappes).

Le plan manque de coordination entre les différents schémas et les liens SDT / Plans provinciaux en cours /SDAlg/PUM /PiCM. Il y a, dès lors, lieu de considérer le développement des transports en commun en cohérence avec les autres arrondissements.

Il y a lieu de relancer l'étude du plan de mobilité provincial et sa déclinaison au niveau du territoire des vallées Ourthe-Vesdre-Amblève (via le GREOVA).

Le PUM devrait considérer la 2e couronne comme faisant réellement partie de l'agglomération urbaine. Celle-ci ne devrait pas s'arrêter à la première couronne. La gare de Poulseur est à 17 minutes en train de Liège Guillemins ! Ceci justifie pleinement la nécessité d'intégrer des PEM locaux tel que celui du quartier de la gare de Poulseur (d'ailleurs reconnu « zone d'enjeux »), ainsi que la création de P + R dans les vallées et les zones rurales.

La réalité rurale doit être prise en considération dans l'étude du fait que plus de 15% des déplacements concernent les déplacements à l'intérieur de la 2e couronne.

***PARTIE 1. UN PORTRAIT DU TERRITOIRE* (diagnostic)** - avec un "volet développement territorial" et un "volet mobilité" - et l'identification de **11 ENJEUX DE DEVELOPPEMENT** qui constituent le socle du projet de territoire porté par le "*Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège*".

Sur base de ces 11 enjeux de développement, une série de points ou enjeux locaux qui mériteraient d'être pris en compte dans le PUM pour une meilleure prise en considération des territoires ruraux de la deuxième couronne, ainsi qu'une série de développements concrets à Comblain-au-Pont :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional :

- Valoriser les communes dont Comblain-au-Pont en zone de détente verte (espaces naturtels) et non seulement en espace agricole ;

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants :

- Comblain-au-Pont fin de ligne 377 et 42; pôle vélo à relier avec les plateaux, avec Hamoir, Durbuy, Sprimont... ;
- Faire de la ligne 42 un RER de la ligne de l'Ourthe avec réouverture de gare ;
- Garantir et améliorer les communications périphériques (au sein de la deuxième couronne) et non seulement de la périphérie vers les centres ;

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins :

- Problématique des personnes isolées ;
- Rôle des taxis sociaux ;

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande :

- Déplacement des produits carriers (chemin de fer) ;
- Production agricole : pôle de distribution et porte à porte (maintien à domicile) ;
- Développement touristique par une organisation des déplacements en Ourthe-Vesdre-Amblève (TEC, TRAIN, RAVeL) ;

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale :

- En tenant compte du maintien des différentes activités et services nécessaires à la vitalité du milieu rural ;

- Favoriser la reconversion du site de la gare de Poulseur (bus/train/RAVeL/automobilistes provenant des plateaux (Anthisnes) ;

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité :

- Favoriser les déplacements des centres vers la périphérie rurale pour détente, santé, découverte nature et non seulement de la périphérie vers les centres ;
- Préserver ces sites naturels ;
- Favoriser les lignes bus 377 et train 42 (Gouvy et Jemelle) à vocations déplacement et touristique ;

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle :

- Ligne 377 et 42 (TEC et SNCB à valoriser en RER) et RAVeL pour permettre l'accès aux sites naturels ou tourtistiques ;

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale :

- Accentuer l'aspect social (maintien à domicile, taxis sociaux, maintien de services tels que les services postaux) ;
- Favoriser le télétravail en étant attentif au maintien de la solidarité entre travailleurs ;
- Accès aux hôpitaux (développement hospitalisation de jour) dont Esneux à développer ;

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

- Assurer la sécurisation, radar répressif et développement en accord avec les parquets ou amendes administratives à prévoir ;
- Axe SNCB Liège GOUVY/JEMELLE parallèle au RAVeL et Routes régionales : axe structurant à développer type RER avec pôle intermodalités ;
- Sécuriser les abords des écoles ;
- Alléger la tutelle régionale en matière de sécurité routière pour des aménagements volontaristes.

PARTIE 2. PERSPECTIVES ET DEFINITION D'UN PROJET DE TERRITOIRES :

2.1. Perspectives de développement territorial, la mobilité piétonne au coeur du projet, perspectives pour la mobilité (vélo, voyageurs SNCB, voyageurs TEC, trafic routier) ;

2.2. Ambitions

2.3. ***Cartes des vocations territoriales*** *du SDAlg et déclinaison "mobilité"*

Le 21 septembre 2018, l'ADL a participé avec un mandat du Collège à la dernière réunion du Comité d'accompagnement du PUM.

- Au niveau de la « Carte des *vocations territoriales* », il est à souligner l'absence totale de considération pour les enjeux de <u>mobilité « horizontale » au sein de la 2ème couronne</u>. Seule la dimension de mobilité « verticale » vers Liège était prise en considération via le concept de « corridor métropolitain » (avec une logique exclusivement « centripète »). L'ADL a invité le bureau d'études et le SPW à retravailler sur la mobilité au sein du périmètre rural de la 2ème couronne, en citant par exemple les enjeux pour une petite commune comme Comblain-au-Pont de pouvoir rejoindre Aywaille-Remouchamps (considéré comme un « *couloir de mutabilité* » dans le SDAlg), par la route, mais aussi par le **<u>RAVeL</u>** (!) à la fois pour des enjeux touristiques (comme cela était mentionné dans la version du PUM de juillet 2018), mais aussi pour des enjeux de mobilité fonctionnelle (mobilité scolaire notamment).
  Cette proposition ne se retrouve toujours pas dans la carte de la page 78 du PUM.

Dans le cadre du milieu rural, il n'est pas prévu de modalités de transport « horizontal » dans la 2e couronne. Le concept des corridors métropolitains répond à une logique centripète (« verticale »). Or, 15% des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement concerne des déplacements à l'intérieur de cette 2ème couronne plus rurale.

Le quartier de la gare de Poulseur, en tant que « zone d'enjeux » devrait devenir un pôle local d'échanges multimodaux (PEM) et inclure un parking P + R (relais voiture vers transports en commun et modes actifs, notamment via le RAVeL) qui permettrait également de libérer d'autres espaces de stationnement pour les petits commerces de proximité.

PARTIE 3. PLAN D'ACTIONS :

3.1. Gestion de la demande (dimension "logicielle" de la mobilité)

3.1.1. Mettre en place un management de la mobilité

3.1.2. Mettre en place un bureau des temps

3.1.3. Promouvoir la multimodalité

Cf. concept de "zone d'enjeux" et plus particulièrement de "quartier de gare" : c'est tout l'enjeu de la fiche-projet P2.09 du PCDR relative au réaménagement global du quartier de la gare à Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Cf. point 3.4.1. sur les pôles d'échanges multimodaux (dont Poulseur est absent).

Cf. point 3.7. sur les zones d'enjeux

3.2. Mobilité cyclable

3.2.1. Mobilité cyclable : renforcer les réseaux

- *Sécuriser l'accès aux zones de centralité et aux pôles d'échange*
- *Développer 15 corridors vélos structurants :*

  Les corridors vélos, "à dominante utilitaire autour de Liège" s'arrêtent à la première couronne périphérique. Les autres "liaisons", notamment le RAVeL de l'Ourthe et le projet de RAVeL de l'Amblève sont considérés comme des "liaisons longue distance à dominante loisir". C'est une vision réductrice et "urbaine" du territoire. Le RAVeL de l'Ourthe et le futur RAVeL de l'Amblève ont également un rôle utilitaire, a fortiori dans une vision d'une mobilité plurielle avec des pôles d'échanges multimodaux comme pourraient être identifiés la gare de Poulseur et l'ancienne gare de Comblain-au-Pont.

- *Finaliser les liaisons longues distances :*

  Concernant la "*liaison Comblain-au-Pont - Aywaille le long de l'Amblève*" mentionnée page 86, l'ADL a déjà insisté, lors du Comité d'accompagnement du 21/09/2018, sur l'importance d'utiliser la notion de **« RAVeL »** plutôt que celle de « Liaison cyclo-pédestre » afin de bien marquer la nécessité d'un investissement du SPW à financer dans le cadre du Plan wallon d'Investissement.

  - Il y a été rappelé l'existence de la *pré-étude de faisabilité d'un RAVeL de l'Amblève*, réalisée en 2007 par le GREOA avec un financement wallon,
  - ainsi que l'existence de l'étude de "*Plan qualité territorial supracommunal au niveau des communes du bassin de l'Amblève (Comblain, Sprimont, Aywaille, Stoumont)*", commandée par le CITW et la SPI en 2012 (étude AGUA-BODSON), et prenant le futur RAVeL de l'Amblève comme colonne vertébrale de la mobilité touristique entre ces 4 communes.

- Il y a été mentionné le projet supracommunal conjoint d'Aywaille-Comblain et Sprimont, financé par Liège Europe Métropole dans le cadre de son plan d'actions 2016-2018 à hauteur de 475.000 €, pour l'actualisation de l'étude de faisabilité et la désignation d'un auteur de projet pour le suivi du futur marché de travaux, en insistant sur le fait que c'est le SPW qui devrait être maître d'ouvrage et non les communes
- L'ADL a argumenté la nécessité d'envisager le RAVeL également comme un axe structurant d'une mobilité fonctionnelle et pas seulement touristique ; ce qui est désormais noté page 86.

- *Couvrir tout le territoire de réseaux points-noeuds :* en cours.
- *Intensifier les services destinés aux cyclistes existants et potentiels.*

3.2.2. Vélos : développement le stationnement et les services

3.3. Transports en commun

3.3.1. Développer, optimiser et hiérarchiser l'offre TEC :

La commune de Comblain-au-Pont n'est impliquée que dans le tracé de la **"ligne SNCB suburbaine (S)"** et ses "points d'arrêts" à Poulseur, Rivage et Comblain-au-Pont (effectivement sur la carte page 89, ce qui est plutôt positif).

La carte page 93 traduit bien le fait que le "nouveau réseau structurant" ne concerne que le "coeur de l'agglomération" et s'arrête à la 1ère couronne. Aywaille étant a peine mentionné au niveau d'un projet de ligne de bus Express en tant que "corridor non désservi par le rail". Comblain n'est pas sur la carte.

3.3.2. Développer l'offre et l'intermodalité ferroviaires

3.4. Intermodalité

3.4.1. Offrir 24 pôles d'échanges multimodaux - PEM (carte page 97)

et

3.4.2. Proposer 10.000 places dans une vingtaine de P+R (carte page 98)

Parmi les 24 pôles proposés, 13 **pôles** sont **"à vocation plus locale"**, toujours limité à la première couronne. Aucun PEM à vocation locale en 2ème périphérie. Le quartier de la gare de Poulseur, reconnu en tant que "zone d'enjeux" dans le SDAlg pourrait servir de pôle d'échanges multimodaux local où convergent des flux de véhicules, vélos, piétons, navetteurs et usagers des TEC ou du taxi social, en provenance du Condroz (via Anthisnes, Villers-aux-tours) et de la vallée de l'Ourthe. Un "**parking relais local" (P+R)** permettrait de libérer des places de stationnement pour les commerces. Pourquoi ne pas insérer la notion de PEM ruraux ?

Cependant le Conseil Communal apprécioe la proposition d'augmenter la cadence des trains et les propositions faites pour étaler les montées aux heures de pointe (bien que ces choix dépendent du niveau fédéral).

La proposition visant à organiser le développement autour de la gare de Poulseur dans un périmètre de 800 mètres de marche rencontre notre volonté d'utilisation des centres plutôt que le long des routes pour créer de l'habitat.

3.5. Réseau routier

- *Poursuivre la mise en oeuvre des plans infrastructures (page 101) :*

*Nous relevons également que la **question du transport de marchandises et de ses impacts sur la mobilité des personnes est absente du PUM.** Pourtant les camions et les camionnettes ont un impact grandissant sur les questions de mobilité et sur les pollutions et nuisances que celle-ci génère. Le passage d'une bonne partie du trafic de marchandises du camion au train ou au fleuve ne pouvant être géré par un arrondissement, l**a Région wallonne doit d'urgence se pencher sur cette question sur le territoire wallon** et*

développer les alternatives dans le même temps que se développent les PUM.

Par ailleurs, le ***Rapport d'Incidences Environnemental (RIE) du PUM s'avère être un élément à part entière du dossier. Il doit être pris en compte pour corriger les faiblesses du PUM****.*

Le PUM doit abandonner les lourds projets d'infrastructures autoroutières responsables de lourdes nuisances et ce d'autant plus que son contenu ainsi que le RIE préconisent fermement une priorisation pour :

1. les modes doux dont le vélo fonctionnel,

1 bis. les transports en communs et parkings P+R et PEM,

2. les aménagements routiers existants ainsi libérés

3.6. Sécurité routière

- *Se doter d'outils pour une meilleur connaissance des problèmes :* référence au PCM (**Plans communaux de mobilité**) en cours.

Le projet de la N654 - Comblain-au-Pont - **Sécurisation et modernisation** de la traversée est bien repris sur la carte page 101 (point 5).

Aucune mention concernant la sécurisation de la RN633 entre Esneux, Poulseur et Comblain (cf. récente fermeture pendant 2 mois fin 2018 qui a occasionné des préjudices importants pour la population et les entreprises locales).

le PCM de Comblain-au-Pont (en collaboration avec d'autres communes) est très ancien. Le Schéma de structure en 2012 puis le PCDR en 2013 l'ont partiellement actualisé. Faudra-t-il envisager un nouveau PCM à l'échelle d'une petite commune comme Comblain ? Ne serait-il pas plus opportun de s'appuyer sur un document supracommunal comme le PUM ? Mais encore faudrait-il que celui-ci prenne en considération les problématiques rurales de la deuxième couronne périphérique ainsi que les spécificités de chaque commune. En l'occurrence, Comblain-au-Pont n'est même pas sur la carte (page 107). La commune ne profite donc pas de cette étude, contrairement aux communes du centre et de la première couronne (vision urbano-centrée).

Concernant les infrastructures routières, nous apprécions que la N. 654 soit retenue pour des travaux de sécurisation et de modernisation. On roule trop vite sur ce tronçon, c'est évident. Mais cela doit se faire en bonne intelligence avec la commune qui pourra également pointer d'autres tronçons dangereux. Nous appuyons donc l'objectif volontariste de contrôle des vitesses.

3.7. Zones d'enjeux

3.7.1. Gares

- *Exploiter les potentialités de développement et de densification :*

*"Les q****uartiers de gare*** *représentent des potentialités de développement et d'intensification fortes et structurantes pour demain..." (page 109)*

Cf. Schéma de structure et PCDR - fiche-projet P2.09 relative au réaménagement global du quartier de la gare de Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Il s'agit sans doute de la principale **"zone d'enjeux"** qui offre de nouvelles opportunités de développement local pour la commune, si l'on y envisage la création d'un quartier nouveau, intergénérationnel, mixte, avec des petits commerces de proximité, de l'artisanat local, un pôle d'échanges multimodaux (PEM), etc. en profitant du cadre exceptionnel, du RAVeL, de la gare (à 17 minutes en train de Liège Guillemins - façon RER), la future station d'épuration, les infrastructures sportives, le

commerce local, etc.

- *Recommandations :*

  Le conseil communal partage les **recommandations** formulées page 109 et qui convergent toutes vers le projet de rénovation du quartier mentionné ci-dessus.

3.7.2. Couloirs de mutabilité ("tronçons routiers" identifiés comme réels *"diffuseurs de développement")*

À noter : le couloir de mutabilité identifié au niveau de l'axe commercial Aywaille-Remouchamps ; ainsi que celui identifié au niveau de l'axe commercial Esneux-Tilff. Ce n'est pas encore le cas de la Traversée de Comblain (N654) ni de Route d'Aywaille au Pont-de-Sçay, mais est-ce une volonté vu la mixité de ces deux axes et la présence de nombreux logements ?

3.7.3. Zones leviers : distinction entre six "grappes" et des "poches" plus petites

Exemples de "grappes" : la "confluence" de la Vesdre et de l'Ourthe (zone de levier 2) ; le "plateau sud" autour de Boncelles, du CHU et de l'Ulg.

Exemple de "poche" : le couloir de mutabilité "Aywaille-Remouchamps".

3.7.7. Diffus urbain correspondant sur notre commune aux centres que sont Poulseur, Pont-de-Sçay et Comblain-au-Pont.

PARTIE 4. MISE EN OEUVRE :

4.1. Actions prioritaires : voir tableau récapitulatif page 136.

- *Concrétiser les orientations du SDAlg*
- *Commencer par la gestion de la demande*
- *Priorités pour le réseau de transports publics de l'arrondissement*
- *Priorités pour le réseau de transports publics d'agglomération*
- *Priorités pour le vélo*
- *Projets pour le réseau routier*
- *Priorités en termes environnementaux*
- *Mise en oeuvre et suivi du PUM*

A priori, <u>la commune sera impactée directement au niveau des mesures suivantes :</u>

- Mesure 3.2.1. : *Finalisation des liaisons longues distances* (RAVeL de l'Amblève, fiche-projet P2.22 du PCDR) et *Finalisation du réseau points noeuds*
- Mesure 3.3.2. : *Intensification des quartiers de gare : intermodalité, accès cyclo-pédestre, maîtrise de l'auto* (enjeu pour Poulseur, fiche-projet P2.09 du PCDR)
- Mesure 3.4.1. : *Création de 12 pôles à vocation plus locale* : absence de la gare de Poulseur (et autres PEM ruraux potentiels dans la deuxième couronne) dans la liste
- Mesure 3.4.2 : *Création de 10.000 places de P+R à l'horizon 2030* : idem.

Accorder les moyens nécessaires pour permettre une transition écologique en matière de mobilité en précisant nettement les priorités et en concentrant dès lors les investissements sur les modes doux et les transports en commun :

- **A - Concentrer les budgets d'investissements sur les infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun et les aménagements en favorisant l'intermodalité entre ces modes de transport.** Nous souffrons d'un retard de 20 ans en matière de mobilité durable qu'il faut résorber en dégageant les moyens à la hauteur des enjeux.
- **B- Répartir les recettes de la taxe sur les poids lourds** (240 millions d'euros annuels) entre les aménagements utiles aux différents modes de

transport (piétons, cyclistes, transports en commun, sécurisation réseau routier)

- C- Donner à l'ISSEP les moyens d'établir un **réseau de mesures du bruit et des polluants dans l'air, le long des principaux axes routiers** et organiser un système de monitoring du trafic**. Le manque d'indicateurs transparait dans les travaux ayant mené au plan ainsi que dans l'étude d'incidence. Il est donc urgent que la région wallonne développe les moyens de récolte de données utiles et utilisables.**
- **D- Réaliser, susciter et soutenir toutes les solutions afin d'aider les citoyens à changer leurs comportements – notamment pouvoir se passer en partie ou totalement de leur voiture - tout en y trouvant des avantages** :

  - donner accès à d'autres moyens de déplacement (améliorer offre et l'accès aux TEC, billets combinés, service prêts vélos et VAE, centrales de mobilité locales, augmenter les capacités des trains, ...)

  - favoriser la pratique du vélo et de la marche (création d'un réseau d'axes cyclables sécurisés structurants permettant d'atteindre Liège mais reliant aussi les communes voisines entre elles, généralisation des SUL, parkings sécurisés au niveau des gares, formation des jeunes cyclistes dans les écoles, plan d'aménagements piétons pour sécuriser, remettre en état, élargir, éclairer et agrémenter les parcours, …) …

  - diminuer le recours à la voiture (systèmes de covoiturage, de voitures partagées , bande de circulation pou les covoitureurs…), politique pour décourager les parents-taxis à l'échelle de la métropole, politique de limitation générale de la vitesse en zone urbaine, coordination du développement des plans de déplacement dans les administrations, les entreprise et les zones d'activités économiques.
- **E- Seulement quand tout cela sera fait, l'étude des besoins en nouvelles infrastructures routières de grande capacité si nécessaire.**

Les points suivants F et G ont été votés par 12 voix pour, 0 voix contre et 1 abstention:

- **F- En dernier recours, à la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et à la création d'une 4e bande sur le ring**, 2 projets archaïques très destructeurs de l'environnement comme montré par le RIE (par exemple, pour CHB : impact extrêmement négatif sur la préservation des espaces naturels protégés, le maillage écologique, le réchauffement climatique (CO2), la réduction du recours aux véhicules individuels, …) et qui entraîneront en quelques années une augmentation de la circulation globale et donc de la pollution de l'air, en contradiction avec les objectifs du PUM. Ils entraîneront aussi une péri-urbanisation totalement contraire au schéma de développement territorial de l'arrondissement déjà approuvé par les communes.
- G- Le Conseil communal souhaite le développement complémentaire, équilibré et intégré, considérant notamment que la voiture reste et restera un mode de transport souvent nécessaire (tout comme les camions pour les transports de marchandises) pour assurer la liaison entre des territoires plus ruraux (notamment depuis la deuxième couronne) vers les premiers Pôles d'échanges multimodaux et parking P+R qui seront concentrés en périphérie au niveau de la 1ère couronne et du centre (même si ceux-ci sont également souhaitables également dans la deuxième couronne au niveau des zones d'enjeux comme les gares).
  Dans cette perspective, le Conseil communal donne une certaine légitimité au projet de liaison CHB. Mais parallèlement, le Conseil communal conditionne le projet de développement à la nécessité de développer

également les transports en commun, les modes doux, les PEM et les P+R au niveau de la deuxième couronne, pour favoriser les déplacements « horizontaux » sécurisés au sein de la deuxième couronne, et pour pouvoir répondre à l'ambition de réduction de la part modale de la voiture à l'horizon 2035.

- H- La création, le développement et la mise en service d'une liaison (tant pour les personnes que pour les marchandises) entre le trilogiport de Liège, la ville de Liège et l'aéroport de Bierset.

4.2. Indicateurs de mise en oeuvre

- *Monitoring du PUM*

Prévoir une obligation de motivation attestant la conformité au PUM dans le cadre de la réalisation des outils stratégiques d'aménagement du territoire, de mobilité (PCM), de planification des travaux publics et dans le cadre des décisions sur des projets d'urbanisme (habitat ou activités économiques).

Les stratégies, plans et permis d'urbanisme décidés par les communes doivent respecter les objectifs identifiés par le PUM et les analyses du rapport d'impact environnemental pour autant que la Région Wallonne les soutienne financièrement.

Il devrait en être de même lorsque le SPW ou les communes prévoient des aménagements concrets : ils doivent veiller à améliorer les déplacements piétons, vélo et la vitesse commerciale des transports en commun.

Phaser la mise en œuvre du PUM de façon à respecter l'inversion de la hiérarchie traditionnelle retenue par le plan

Il faut phaser la mise en œuvre du PUM de façon à effectivement placer au premier rang l'accessibilité et la mobilité piétonne, cycliste, puis des transports publics (en ce compris les trains), et en dernier lieu des autres modes routiers.

Or le PUM ne prévoit aucun phasage ni projection dans le temps des objectifs à atteindre avec les étapes nécessaires. Les auteurs du PUM expliquent qu'il est impossible de faire un calendrier long termes avec des garanties de son respect. Mais cela ne doit pas empêcher des agendas concrets portant sur 3 à 5 ans, qui s'actualisent au fil des réalisations. Il est possible de faire un agenda complémentaire à celui du tram qui porte jusque 2023 et qui respecte l'ordre des priorités.

Il est indispensable que le SPW en fixe un pour programmer sa mise en œuvre et pour vérifier année après année que la hiérarchie est concrètement suivie dans les moyens humains et financiers et dans les délais.

. Mettre sur pied une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la participation citoyenne

Il s'agit de coordonner la concrétisation du PUM, y compris sur les aspects aménagement du territoire, et en cohérence parfaite avec le schéma de développement territorial de notre arrondissement.

Une Agence de développement territorial et de la mobilité pourrait s'en charger. Elle devrait être représentative des conseils communaux sur une base proportionnelle (et non réunir les seuls bourgmestres)/

Elle aurait aussi pour fonction d'assurer la nécessaire **participation citoyenne sur les projets de mobilité et d'aménagement du territoire**.

Enfin, elle assurerait un **accompagnement de la mise en œuvre des stratégies**, **des projets d'aménagement ou des travau**x.

Il semble que la Région Wallonne prévoit 15 agences de ce type sur la Wallonie. Liège et son arrondissement en mérite au minimum une pour y travailler sur l'ensemble du territoire des communes intégrée dans Liège Métropole y compris les communes rurales.

Le Conseil communal demande que soient reprises dans le P.U.M. les éléments suivants du Plan de Mobilité Ourthe- Amblève-Condroz qui ne se retrouvent pas dans le projet soumis à l'avis du Conseil :

Trafic :

- Structurer pour les voiries reliant les plateaux aux vallées Ourthe Amblève :
    - Comme réseau principal régional : Tinlot-Hamoir-Werbomont ainsi que Marche-Tinlot- Nandrin
    - Comme réseau secondaire régional : Vallée de l'Ourthe, vallée de l'Amblèbe, Chanxhe-Sprimont, Esneux-Neupré
    - Comme réseau collecteur régional :(N90-Nandrin-Anthisnes-Poulseur, Esneux-vallée de la Vesdre, Ouffet-Anthisnes-réseau secondaire Esneux-Neupré.
- Sécuriser les tronçons dangereux le long de l'Ourthe (stabilisation et nettoyage des falaises,
- Vitesse
    - Harmoniser les aménagements de voiries et les signalisations
    - Harmoniser les limitations de vitesse (90 sur réseau routier régional hors localité et sans contraintes locales, 70 sur le réseau régional avec contraintes locales (riverains, accès locaux, …), 50 sur le réseau routier régional en traversée de localité, 30 sur le réseau communal à protéger et à modérer

Poids lourds :

- Maîtriser les vitesses, le trafic des poids lourds dans les villages et favoriser la prévention des dégâts aux voiries (contrôle tonnages, vérification du respect de la charte des carriers, comité de suivi).
- Favoriser l'utilisation du transport par rail des produits carriers, les carrières de la Belle-Roche (vallée de l'Amblève) et de Chanxhe se trouvant le long de la ligne Luxembourg Liège
- Hiérachiser les axes irriguant le secteur Ourthe-Amblève-Condroz afin de limiter les flux de circulation parasite des poids lourds dans les villages (définir les tonnages autorisés, signalisation adéquate), cela en concertation entre commune de manière à éviter le renvoi vers la commune voisine.

Stationnement :

- Organiser les stationnements dans les centres des villages

Transports collectifs

- Valoriser l'infrastructure ferroviaire aussi bien pour la clientèle passager que pour le charroi des carrières
    - Réorganiser les réseaux sur base :
    - D'un réseau ferroviaire permettant :
        - Des temps de parcours concurrentiel par rapport à la voiture
        - Desserte continue toute la journée (30' heures de pointe, 1 à 2 heures creuses)
        - Chaînes de déplacements avec interfaces multimodales dont rabattement TEC (Poulseur)
- D'un réseau TEC principal (Liège Aywaille et vallée de l'Ourthe) permettant :
    - Une liaison Comblain-au-Pont-Hamoir

        - Une accessibilité rapide vers Liège et le Sart Tilman
        - Une desserte continue toute la journée avec de bonnes fréquences (toutes les 30') :
    - Un réseau TEC secondaire (Huy-Tinlot-Ouffet-Hamoir, Comblain-au-Pont – Aywaille, Esneux-Sprimont, Hamoir-Aywaille, Esneux-Sart Tilman, Tinlot-Nandrin-Neupré, Ouffet-Anthisnes-Boncelles)- permettant
        - De relier les villages de l'Ourthe-Amblève-Condroz
        - Relier les principaux pôles voisins
        - Une desserte continue toute la journée avec de faibles fréquences (30' heures de pointe, 1 à 2 heures creuses)
    - Un réseau TEC scolaire
    - Réseau TEC à la demande permettant :
        - De desservir aux heures creuses
        - D'effectuer un rabattement vers le réseau TEC et la SNCB

    Modes doux

    - Développer les équipements en faveur des vélos (parcs à vélos, place de stationnement PMR, piste bande cyclable hors RAVeL
    - Aménager et jalonner les itinéraires inter-villages dont les liaisons plateaux du Condroz (dont Ouffet et Anthisnes) vers les points P+R (Gare de Poulseur, Point nœud vélo de Comblain-au-Pont)
    - Favoriser les modes doux à l'intérieur de chaque village, y compris PMR
    - Favoriser la marche à pied (1 km, 15' maximum) et l'usage du vélo (3 km, 15' maximum) vers l'école
    - Favoriser les rabattements RAVeL / pôles d'habitat ou touristiques, routes régionales / RAVeL
    - Valoriser les routes de campagne, chemins et autres sentiers comme réseau informel propice aux modes doux

- de solliciter le Gouvernement wallon à 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 charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 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).

---

(9) Développement territorial - Schéma de Développement du Territoire - SDT (anc. SDER) - AVIS DU CONSEIL COMMUNAL 1.777.81

Le Conseil communal,

Vu le Code du développement territorial (CoDT), notamment l'article D.II.2 et D.II.3 §2 al.2 ;

Considérant le courrier du Service public de Wallonie, DGO4, Cellule du développement territorial du 26 septembre 2018 sollicitant l'organisation de l'enquête publique relative au projet de schéma de développement du territoire (SDT) ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 22 octobre au 05 décembre 2018

Considérant que la Commune a reçu 5 courriers de remarques durant cette enquête publique

Vu la délibération du Collège du 20 décembre 2018 relative à la clôture de l'enquête publique portant sur le Schéma de développement territorial (SDT) ;

Considérant le courrier du Service public de Wallonie, DGO4, Cellule du développement territorial du 07 décembre 2018 sollicitant l'avis du conseil communal sur le projet de SDT ;

Considérant que cet avis doit être émis pour le 5 février 2019 au plus tard ; qu'à défaut d'envoi, cet avis sera réputé favorable par défaut;

Considérant que l'avis du Conseil communal doit être transmis à l'administration régionale dans les 60 jours de la réception de l'acte (article D.I.13 du CoDT), soit pour le 7 février 2018 ;

Vu l'avis du 4 décembre 2018 de l'UVCW sur le projet de SDT ;

Vu la présentation du 12 décembre 2018 par M. Berthet, Cellule du développement territorial, DGO4, au colloque de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) à Louvain-la-Neuve ;

Vu les notes de recherche de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) : « Schéma de développement du territoire : contribution de la CPDT à l'analyse contextuelle », mars 2018 ;

Vu l'avis du Conseil communal du 3 février 2014 sur le projet de Schéma de développement de l'espace régional (SDER) ;

Considérant que le schéma de développement du territoire actuellement applicable a été adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999 ; que sa révision semble requise au vu des changements opérés en 20 ans en matière de développement territorial à l'échelle de la Wallonie

Considérant le projet de schéma de développement du territoire adopté par le Gouvernement wallon le 12 juillet 2018

Considérant que le schéma de développement territorial est l'outil de référence principal pour la Wallonie : « *Le Schéma de Développement du Territorial (SDT) propose aux wallons un ensemble de mesures à moyen et long terme permettant à la Wallonie d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de sa population. Tant au niveau local que régional, il servira de fil conducteur dans les choix et les priorités fixés pour atteindre ensemble cet objectif commun. L'élaboration de ce texte a fait appel à de nombreux intervenants, experts en matière d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, ce travail est soumis à l'avis des citoyens wallons. (…)» (Extrait du site internet du SPW DGO4)* ;

-Considérant qu'il s'agit d'un outil non pas de programmation budgétaire ou de gouvernance mais de planification stratégique situé au sommet de la hiérarchie des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme en Région wallonne ;

Considérant que la Fondation rurale de Wallonie a remis par courriel daté du 4 décembre 2018 une réclamation dans le cadre de cette enquête publique ;

Considérant que l'opérationnalisation du SDT sera le fait des communes, la volonté de la Région étant la responsabilisation des communes dans la rencontre des objectifs régionaux ; que cette responsabilisation sera traduite notamment au travers des schémas communaux (SDC) ;

Considérant qu'en application du principe de hiérarchie (notamment précisé à l'article D.II.17 du CoDT), les politiques territoriales communales, dont les plans et schémas communaux, doivent se conformer au SDT ;

Considérant que plusieurs objectifs du SDT pourrait guider l'élaboration d'une touristique ;

Considérant les remarques de l'administration telles que reprises ci-dessous :

Hiérarchie planologique et opérationnalisation

<u>Description :</u>

- Le SDT est un outil de planification qui s'applique à tous les autres outils en particulier aux schémas et guides communaux. Au sommet de la hiérarchie instaurée par le CoDT, la traduction du SDT au niveau communal est incontournable pour assurer au niveau

local voire supra communal une cohérence planologique afin de répondre aux besoins de la population.
- L'opérationnalisation du SDT, selon le projet de SDT, sera le fait des communes, principalement par l'entremise des schémas de développement communaux.
- Le législateur compte sur la responsabilisation des communes et donc aussi sur la capacité des communes pour assurer l'opérationnalisation du SDT.

Avis du service :
Toutefois, les petites communes rurales n'ont pas nécessairement cette capacité, que ce soit en termes de compétences et/ou de moyens.
- Par conséquent, pour assurer cette opérationnalisation, la Région doit développer des moyens et un encadrement suffisants pour permettre aux communes rurales de contribuer pleinement aux objectifs poursuivis par la Région et compenser le coût de la mise en place des politiques régionales par les pouvoirs locaux. (Voir avis de l'UVCW).
- Sur le fond, en ce qui concerne les politiques communales dans les différents domaines (production forestière, tourisme, environnement, logement,…), une certaine latitude devrait être permise dans la gestion du lien hiérarchique qui unit le SDT au Schéma de développement communal (SDC), voire supra communal, afin d'opérationnaliser les objectifs régionaux tout en prenant en compte les spécificités locales.
- Les permis d'urbanisme n'étant pas impactés par le SDT, que se passe-t-il si une commune n'élabore pas de SDC et donc, d'une part, ne contribue pas aux objectifs régionaux de développement du territoire et, d'autre part, n'implémente pas ces objectifs sur le territoire communal ?

- Au vu de l'absence de révision globale des plans de secteur d'une part et de la valeur indicative du SDT d'autre part, des questions se posent quant à la dimension opérationnelle du SDT dans la mesure où sa mise en œuvre repose fortement sur la volonté des communes à y adhérer, à se l'approprier puis à l'appliquer sur leur territoire.

Composition du SDT :

Le SDT se divise en 4 modes d'action :

- Se positionner et structurer (SS)
- Anticiper et muter (AM)
- Desservir et équilibrer (DE)
- Préserver et valoriser (PV)

Chaque mode d'actions se compose de 5 objectifs.

Mode d'action 1 - Se positionner et structurer:

Enjeux:

Ce mode d'action met en évidence le positionnement du territoire en Europe, vis-à-vis des voisins et précise la structure interne.

Objectif : (SS1) Accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen.

> « La Wallonie doit affirmer sa position dans les dynamiques et les réseaux des métropoles de l'Europe du Nord-Ouest. L'établissement de stratégies métropolitaines qui s'appuient sur les métropoles voisines permettra à la Wallonie de bénéficier de leurs effets positifs et de pallier l'absence actuelle de réelles métropoles au sein de son territoire. »
>
> Les mesures de programmation et de gestion sont générales et ne concernent pas spécifiquement la Commune de Comblain-au-Pont.

Objectif : (SS2) Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

> « La Wallonie doit inscrire son développement à la fois au niveau des

coopérations avec les Régions belges et avec l'étranger. Elle doit renforcer son positionnement dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers et ainsi que dans les espaces institutionnels de coopération. »

Les mesures de programmation et de gestion sont générales et ne concernent pas spécifiquement la Commune de Comblain-au-Pont.

Objectif : (SS3) La Commune de Comblain-au-Pont, commune rurale, est reprise en Aire de développement endogène:

"Dans cette aire, il convient de développer l'activité des pôles, valoriser le patrimoine bâti, naturel, culturel et paysager, développer des infrastructures touristiques et de loisirs, relier les pôles entre eux par d'autres modes de transport que la voiture individuelle, mutualiser l'offre en services et en équipements et assurer son accessibilité par d'autres modes de transport que la voiture, renforcer les dynamiques de valorisation des ressources locales, valoriser et mettre en cohérence paysagère les territoires bâtis et non bâtis, lutter contre le mitage des territoires agricoles et forestiers en favorisant la concentration de l'habitat et des activités qui ne sont pas liées à une ressource du territoire dans et en périphérie des pôles, articuler l'urbanisation et points de connexion au réseau de communication ferroviaire tant pour la résidence que pour les activités compatibles avec celle-ci".

Impact sur la commune :

Le développement de la commune, inscrite dans une aire endogène, devrait donc se limiter à la seule valorisation de ses ressources endogènes et dont le dynamisme dépend uniquement de ses habitants.

Avis du service :

On peut apprécier la prise en considération de ces territoires « internes à la Wallonie » dans la stratégie de 2018, ce qui n'était pas le cas dans le projet de révision de SDER de 2012 mais on regrette le peu d'ambition qu'on leur accorde.

Par ailleurs, il n'est pas correct d'affirmer que ces territoires sont peu influencés par les décisions prises aux échelles supérieures, elles en sont directement dépendantes (PAC au niveau européen, création de grandes infrastructures décidées par la Région, choix des sites touristiques à développer…).

Le SDT est développé à partir d'une vision axée sur le concept de métropolisation, par les « pôles », principalement les grandes villes et mégapoles dont celles voisines des frontières de la Région wallonne.
Cette vision est lacunaire si on considère qu'à l'avenir la complémentarité et l'interdépendance entre les villes et le milieu rural devront être de plus en plus marquée et effective. Production alimentaire locale, circuits courts, diminution des besoins en transport etc. sont à développer non seulement aux abords des métropoles mais aussi dans la zone dite à développement endogène.

Objectif : (SS4) Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable.

« Les richesses issues des flux de biens et de personnes qui traversent le territoire wallon doivent être captées en limitant leurs incidences sur le territoire et la population. Il y a lieu de développer le réseau fluvial et le réseau ferroviaire de la Wallonie pour le transport de marchandises et d'améliorer les réseaux de communication longue distance afin d'exporter les richesses dans le reste du monde. »

Les mesures de programmation et de gestion sont générales et ne concernent pas spécifiquement la Commune de Comblain-au-Pont.

Objectif : (SS5) Articuler les dynamiques territoriales supra-locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne.

« Articuler les projets de territoire existants et futurs à la structure territoriale du

schéma de développement du territoire s'avère incontournable pour qu'ils soient les vecteurs clefs de la diffusion de la stratégie territoriale pour la Wallonie et le reflet de l'identité Wallonne. »

Mode d'action 2 - Anticiper et muter:

Enjeux :

Ce mode d'action met en évidence le fait de prévenir et d'accompagner les changements nécessaires pour répondre aux neuf défis que sont la démographie, la cohésion sociale et territoriale, la compétitivité, la santé, le climat, la mobilité, l'énergie, la biodiversité et les déchets. La Wallonie doit être capable d'anticiper, de s'adapter rapidement et d'évoluer.

Objectif : (AM1) Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques:

> "Tendre à l'horizon 2030 vers une implantation de 50% de nouveaux logements au sein des cœurs des villes et villages et tendre vers un taux de 75% à l'horizon 2050".

Impact sur la commune :

Le schéma de structure actuel datant de 2012 suite cette orientation en ayant une volonté de densifier les centres villes. Une répartition de la densité est précisée en fonction des différentes zones et types d'habitat.

Avis du service :

La commune de Comblain-au-Pont suit l'avis de la FRW en souhaitant ajouter que le bâti ancien est une ressource du territoire particulièrement précieuse. **La rénovation du bâti doit alors être encouragée dans le respect de ses caractéristiques patrimoniales.**

C'est une des mesures qui aura un impact considérable sur le développement territorial local. Nous rejoignons l'avis de l'UVCW : « Le projet de SDT propose de « réduire la consommation du sol», c'est-à-dire « réduire la consommation des terres non artificialisées* à 6 km2/an d'ici 2030, soit la moitié de la superficie consommée actuellement et tendre vers 0 kms/an à l'horizon 2050. Cette mesure devra s'accompagner, notamment, d'un mécanisme permettant de compenser un projet d'artificialisation par un recyclage de terres déjà artificialisées ». Cette mesure doit être couplée avec la mesure de l'objectif AM1 qui vise à « tendre, à l'horizon 2030, vers une implantation de 50% de nouveaux logements au sein des cœurs des villes et des villages et tendre vers un taux de 75 % à l'horizon 2050 » et à « fournir, à l'horizon 2030, 175.000 nouveaux logements dont minimum 50% en reconstruction de terrains artificialisés et 350.000 nouveaux logements sans artificialisation à l'horizon 2050 ».

Il s'agit de l'une des mesures phare du projet de SDT, communément appelée « stop béton ». Même si elle a connu quelques tempéraments par rapport à la précédente version du texte, cette mesure, ambitieuse et en phase avec la tendance sociétale actuelle, n'est pas sans poser de nombreuses questions d'implémentation au niveau communal, niveau de pouvoir désigné pour sa mise en œuvre.

Rappelons que le stop béton n'a pas, a priori, d'effet direct sur les permis. Il ne trouvera une concrétisation qu'au travers des schémas communaux.

Comment cette réduction de l'artificialisation sera-t-elle répartie entre communes ? Quel sera l'impact sur les schémas existants qui ne prévoient pas cette mesure ? Qu'en sera-t-il de l'étalement dans le temps (seuil annuel ou global) ? Comment assurer le respect des spécificités territoriales ? Quel sera l'avenir et la place des communes plus rurales ? Que faire des projets en cours mais non encore réalisés à l'échéance 2030 ou 2050? Comment mettre en phase cette interdiction avec le plan de secteur ? Comment et où compenser ? Comment continuer à garantir des logements accessibles financièrement ? Quels outils seront mis en place (notamment fiscaux) pour accompagner cette mesure ? etc.

Outre l'impact sur le développement territorial local, la question financière se pose. Le risque est grand qu'une interdiction d'artificialisation soit accompagnée, dans les faits, d'une indemnité pour les propriétaires lésés. Si l'interdiction émane de la commune, ce que présuppose le SDT de par son transfert de responsabilité, cette indemnité serait à sa charge. Cette solution est intenable et inacceptable pour l'Union des Villes et Communes de Wallonie. La Région doit assumer les équilibres territoriaux et les conséquences qui en découlent y compris sur le plan financier. Une approche collaborative entre niveau de pouvoir doit par ailleurs être de mise si l'on veut fédérer l'ensemble des acteurs dans la poursuite de cet effort. Il en va de la concrétisation et de la faisabilité de cette mesure.

**Selon le lexique du SDT, les terrains artificialisés sont définis comme étant les surfaces retirées de leur état naturel, forestier ou agricole, qu'elles soient bâties ou non, qu'elles soient revêtues ou non.*

Objectif : (AM2) Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et et dans l'économie de proximité:

> "Le soutien à l'innovation, la valorisation des ressources de son territoire, consolider la compétitivité de l'économie wallonne, encourager l'esprit d'entreprise".

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont étant en zone endogène, elle est éloignée des différents pôles urbains. Il est à souligner l'existence d'entreprises locales et carrières créatrices d'emploi.

Avis du service :

- Les zones rurales connaissent un tissu entrepreneurial caractérisé par de nombreuses « petites » entreprises. La délocalisation d'entreprises de petites taille, dans des zones d'activités incomplètes et éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres de la commune ne nous semblent pas être une solution acceptable ni compatible au développement de petites entreprises locales dans le cadre de circuits courts, économie circulaire etc. tels que prévus par le SDT.
- Même en milieu rural, les parcs d'activités économiques sont essentiels et leur espace doit être exploité le mieux possible. Moyennant le respect de conditions de compatibilité avec le voisinage, certaines entreprises (TPE en particulier) doivent pouvoir s'installer dans le tissu urbanisé.
- Le renforcement de l'attractivité économique des pôles, notamment en ce qui concerne la localisation et le développement des parcs d'activités économiques ne doit pas faire oublier le tissu entrepreneurial existant, pourvoyeur d'emplois, dans le monde rural.

Le secteur carrier souligne, dans cette mesure AM2, la volonté de valorisation des ressources naturelles et primaires, notamment dans le contexte de dynamiques économiques de proximité. Dans le cas du secteur carrier, cette proximité est d'ailleurs déjà largement effective.

Le secteur carrier considère cependant que la carte (page 63) et la liste des exploitations du sous-sol présentée en annexe 2 (page 154) doivent être adaptées afin de mieux représenter les notions d'ancrage territorial de proximité et de circuits courts prônés par le SDT. Le secteur a en effet relevé l'absence de plusieurs zones de gisement de ressources minérales de type différent, pourtant inscrites aux plans de secteur, contribuant directement aux économies locales.

Pour renforcer cet ancrage, il conviendrait ainsi de corriger, dans certains cas, et de compléter, dans d'autres cas, la carte et la liste sur base d'un zonage des ressources minérales à l'échelle communale, voire pluri-communale. Cette logique nous semble la plus adaptée pour répondre, d'une part, à l'objectif d'ancrage territorial de proximité et, d'autre part, à la mise en place de circuits courts au sein des chaines de transformation. Il faut également tenir compte du fait que l'exploitation de certaines ressources minérales peut dépasser un territoire communal identifié et concerne éventuellement une ou plusieurs commune(s) limitrophe(s).

Les inscriptions à cette liste traduisent la diversité des productions et les spécificités

sous régionales, voire locales, qui contribuent de manière effective aux besoins de développement et de redynamisation au niveau local.

Cette logique de circuits courts et de proximité participe également à la rationalité des modes de transport, pour lesquels le secteur carrier rappelle qu'il est également demandeur de moyens supplémentaires destinés à soutenir l'intermodalité et ses infrastructures.

Il est proposé par les carriers de modifier l'Annexe 2 (page 154) de la manière suivante:

ANNEXE 2 - Page 154 du projet de SDT

LISTE DES ÉLÉMENTS REPRIS DANS LA CARTE AM. 2

INSCRIRE L'ÉCONOMIE WALLONNE DANS LA SOCIÉTÉ DE LA CONNAISSANCE ET DANS L'ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ, ET (RE)FORMER SUR SON TERRITOIRE LES CHAÎNES DE TRANSFORMATION GÉNÉRATRICES D'EMPLOI

Les ressources naturelles et primaires :

L'économie wallonne renforce son ancrage territorial en valorisant les ressources naturelles et primaires.

L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL:

Au niveau régional, la transformation à proximité immédiate de l'extraction est encouragée pour, notamment, les ressources minérales suivantes (données de 2017):

Calcaires et grès à Couvin	Marbre à Gembloux
Dolomies et marbres à Philippeville et Doische	Grès de Nassogne
Sables à Florennes et Mettet	Argiles à Houyet
Calcaires à Walcourt et Florennes	Calcaires à Wellin et Rochefort
Calcaires à Fosse-la-Ville et Sambreville	Grès et sables à Arlon et Saint-Léger
Grès et marbre à Profondeville	Craies à Mons
Calcaires à Dinant	Calcaires et pierres bleues à Soignies et Ecaussinnes
Calcaires, pierres bleues et grès à Anhée et Yvoir	Porphyres à Rebecq, Enghien et Lessines
Calcaires, pierres bleues et dolomies à Namur Et Andenne	Grès à Saint-Ghislain
	Calcaires et pierres bleues à Antoing et Tournai
Calcaires et pierres bleues à Wanze	Argiles à Comines-Warneton

Calcaires à Engis et Flémalle	Sables à Mont-St-Guibert, Braine-L' Alleud, Braine-le-Château et Chaumont-Gistoux
Calcaires, grès et pierres bleues à Sprimont	Grès à Waimes
Calcaires et grès à Trooz et Olne	Grès à Florenville et Chiny
Sables, craies, limons et silex à Bassenge et Visé	Schistes à Bertrix, Alle et Herbeumont
Calcaires et dolomies à Limbourg et Baelen	Calcaire gréseux à Jodoigne
Calcaires à Montignies-le-Tilleul et Fontaine- l'Évêque	**Grés à Esneux, Anthisnes et Comblain au Pont**
Calcaires à Charleroi	Grès schisteux à Malmedy, Bièvre et Paliseul
Calcaires à Chimay	Calcaires à Erquelinnes

Objectif : (AM3) Développement durable et gestion parcimonieuse du sol

> "Renforcer la compétitivité de la Wallonie en anticipant et en accompagnant l'accueil des entreprises et des activités vers les lieux stratégiques et dans une logique d'utilisation optimale de l'espace vers les pôles."

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont est éloignée des pôles mais présente des opportunités de développement

Avis du service :

Les définitions de l'AM3 sont assez restrictives. Le développement de la commune ne peut se limiter à des dynamiques de valorisation des ressources locales. Elle doit pouvoir accueillir des initiatives qui peuvent offrir une zone de chalandise et un rayonnement d'échelle régionale.

Objectif : (AM4) Inscrire la Wallonie dans la transition numérique:

> "Le développement de l'économie du numérique contribue à renforcer la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires"

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont pourrait être concernée dans le cadre des smart-cities.

Avis du service :

Il serait intéressant d'intégrer les zones endogènes et les zones blanches à la réflexion notamment en matière de réseaux à très haut débit afin de garantir les usages de chacun pour demain et de renforcer la compétitivité des entreprises.

Objectif : (AM5) Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique:

> "Les enjeux concernent le secteur résidentiel, l'accès à l'énergie et sa bonne distribution, le développement des énergies renouvelables sur les territoires à plus haut potentiel ... Il convient de gérer la production, la consommation et le stockage de l'énergie."

Impact sur la commune :

Au niveau de la Commune de Comblain-au-Pont; la question de l'énergie sera essentiellement axée sur le patrimoine bâti en améliorant les performances énergétiques moyennes du parc immobilier.

Avis du service :

Il est néanmoins important de préserver les biens classés et inventoriés et surtout à maintenir l'identité patrimoniale et architecturale des villes et villages.

Mode d'action 3 - Desservir et équilibrer:

Enjeux :

Le territoire wallon et ses équipements doivent apporter une réponse la plus efficiente possible aux besoins et aspirations de l'ensemble des acteurs, d'où la nécessité de desservit et d'équilibrer. Ceci implique une approche territoriale cohérente en soutenant les modes durables de transport et en s'appuyant sur ses spécificités mais aussi en veillant à réduire les disparités territoriales.

Objectif : (DE1) Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité des équipements dans une approche territoriale cohérente:

> "Conception, renforcement de l'attractivité résidentielle et équipement des centres des villes afin de lutter contre l'étalement urbain constaté sur une grande partie du territoire wallon. En ce qui concerne les équipements techniques, la mise en conformité des réseaux d'épuration".

Impact sur la commune :

Pour la Commune de Comblain-au-Pont, l'objectif serait de garantir un meilleur accès aux services et aux équipements (services de base tels que : projet de crèche, maison de l'emploi, hall omnisport...).

Avis du service :

La répartition des fonctions dans les pôles, villes et villages apparait restrictive pour les territoires ruraux qui ne bénéficient que de services de base et de proximité. Cela risque d'entrainer une mobilité (automobile) accrue vers les pôles et renforcer l'enclavement des territoires éloignés des pôles.
La localisation de ces activités devrait être réfléchir sur base d'une analyse contextuelle et d'analyse des besoins à des échelles communale, transcommunale, ...etc.

Objectif : (DE2) Gérer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets:

> "Gérer la complémentarité des activités et de leurs effets sur l'environnement et d'arbitrer les conflits dans l'utilisation du sol, notamment par le biais d'outils d'aménagement du territoire adéquats, de régénérer le bâti, de créer un cadre de vie agréable et de lutter contre l'isolement des citoyens."

Impact sur la commune :

Concernant la Commune de Comblain-au-Pont, il s'agira ici de renforcer les quartiers nouveaux en utilisant des outils d'aménagement du territoire tels que la revitalisation et la rénovation urbaine notamment pour le site de Poulseur.

Avis du service :

Le service suit l'avis de la SPI : « Le cadre législatif doit accompagner ces réalités et mieux s'articuler pour favoriser la réussite de projets mixtes (CODT, décret sols, décret infrastructure, guichet unique). Une piste serait la création d'une procédure administrative unique, visant à l'octroi de subsides de différents portefeuilles

opérationnels lors de la réalisation de projets mixtes.

La mixité doit s'exercer également de façon verticale, ce qui est quasiment budgétairement impossible aujourd'hui à organiser dans les sites à reconvertir présentant des problèmes de pollution. Cette mixité verticale est pourtant une réponse aisée au financement d'opération de reconversion ambitieuse.

A la notion de "poursuite" de la politique des quartiers nouveaux en page 95, nous privilégierions la notion de "création" ou "renforcement" ».

Objectif : (DE3) Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs:

> " Le développement d'espaces publics de qualité contribue à l'attractivité du territoire, à l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants et au développement de liens de qualité entre ceux-ci."

Impact sur la commune :

Pour la Commune de Comblain-au-Pont il s'agira de créer des espaces verts privés, d'inciter les opérations de rénovation urbaine et d'aménager des zones urbaines locales, zones de convivialité. Exemple d'un projet cours: l'aménagement de la Place Neuforge et de la traversée de Comblain qui répondent à ces recommandations.

Avis du service :

Le service suit l'avis de la SPI : « Permettre aux autorités locales la possibilité de créer des espaces publics. »

Objectif (DE4) Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande:

> "L'émergence d'autres modes de transport que la voiture entraine la nécessité d'aménager et/ou d'adapter les réseaux de communication de manière à répondre aux principes de continuité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort."

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont souhaite intégrer le projet de RAVEL dans le développement d'un mode de transport plus durable.

Avis du service :

Le service suit l'avis de la SPI : « Le covoiturage reste difficile à appliquer, le SDT pourrait toutefois être plus engagé sur cet objectif. Le financement des transports collectifs doit apparaitre au cœur des mesures de suivi: un objectif de maintien et une augmentation constante du budget alloué. Mesures de gestion : ajouter «transports collectifs et partagés »et « part modale de la voiture individuelle en autosolisme ».

Objectif : (DE5) Organiser la complémentarité des modes de transport:

"Une organisation plus efficiente des chaines de déplacements, le développement des portes d'entrée de la Wallonie qui participent à sa connexion au reste du monde, à l'échelle supra régionale et le renforcement des liaisons entre les pôles.

Avis du service :

Les grands enjeux pour le monde rural sont la mobilité et en particulier l'accessibilité aux services et en l'occurrence aux pôles reconnus par le SDT.
Dès lors, il faudrait que la Région wallonne investisse beaucoup plus qu'aujourd'hui dans les TEC et le réseau ferroviaire en veillant à assurer la déserte des communes rurales au niveau des villages. C'est une condition sine qua non pour le développement de la Région wallonne incluant le monde rural.

Mode d'action 4 - Préserver et valoriser:

Enjeux :
L'ambition est de créer un cadre de vie agréable associant les qualités architecturales,

patrimoniales et paysagères et où chaque citoyen peut s'identifier. Limiter l'impact du développement du territoire wallon sur ses ressources est un impératif.

Objet : (PV1) Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés:

> « Il convient de renforcer l'attractivité des villes et des villages où la plupart des besoins de chacun sont rencontrés de d'inciter les habitants et les entreprises à réinvestir les villes et les cœurs de villages ».

Cela concerne la volonté de reconvertir 100 ha en sites à réaménager (SAR) par an, d'inscrire les quartiers bien localisés en zones d'enjeu communal, mettre en œuvre des opérations de revitalisation urbaine et de rénovation urbaine, poursuivre et amplifier les projets « quartiers nouveaux »

Impact sur la commune :

Le projet de SAR et de revitalisation urbaine pourrait concerner l'aménagement des terrains situés à Poulseur à l'arrière du chemin de fer où une réflexion globale est à mener.

Objet : (PV2) Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation:

> « Les éléments de valeur patrimoniale ne se limitent pas à ceux localisés dans les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique des plans de secteur. Les ensembles architecturaux, les biens classés et inventoriés doivent également être pris en compte ».

Impact sur la commune :

Cela concerne tout le territoire communal.

Avis du service :

L'avis suit l'avis de la SPI : « Un screening du plan de secteur pourrait permettre dès aujourd'hui de geler certains terrains, pour en assurer la préservation. En ce qui concerne la cartographie régionale, il eut été plus simple de coller aux sous régions établies dans les Atlas de la CPDT pourtant cités dans le SDT. Être plus précis dans la géographie régionale, c'est être plus précis dans la lecture des territoires vécus et, corollairement, des polarités ...

Dans le cadre des mesures de gestion et de programmation, le secteur carrier s'interroge quant aux conséquences de l'intégration des inventaires paysagers ADESA dans les plans de secteur. On sait que les périmètres ADESA répondent à des critères d'appréciation de la qualité des paysages qui peuvent différer d'autres méthodologies. L'évaluation de la mise en œuvre de cette mesure doit se faire au regard des autres enjeux définis poursuivis par le SDT.

Objet : (PV3) Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources:

> « Le sol doit être géré avec parcimonie, les ressources du territoire valorisées de manière raisonnée et l'utilisation des ressources locales promue ».

Via des mécanismes de compensation et en diminuant drastiquement les consommations du sol et en exploitant les ressources du territoire de manière raisonnée

Impact sur la commune :

Comblain-au-Pont est concernée par la gestion de la consommation des sols ainsi que par la richesse de ses ressources.

Avis du service :

Sur base de l'avis des carriers, dans les constats à cette mesure, il est question d'arbitrer les concurrences entre les ressources. Le secteur carrier soutient, comme cela avait également été évoqué précédemment par les Pôles consultatifs, qu'il faut éviter une mise en compétition des ressources primaires et naturelles wallonnes. Des synergies et des collaborations entre les secteurs d'activité concernés par des zones ou des territoires

communs sont possibles, et dans certains déjà effectives (Exemple : valorisation des eaux d'exhaure du secteur carrier au profit des opérateurs du secteur de l'eau). Cet aspect de cohabitation des ressources, et des activités qui y sont potentiellement liées, n'est pas pris en considération dans le cadre du schéma de développement du territoire. Il devrait l'être.

Parmi les mesures de gestion et de programmation, le secteur carrier note l'objectif de réduction de la consommation de sol pour les terres non artificialisées aux horizons 2030 et 2050. Considérant la notion de « terrains artificialisés » (voir lexique du SDT), le secteur carrier craint de ne plus pouvoir procéder à des extensions de gisements ou accéder à de nouveaux gisements aux horizons de temps indiqués, quand bien même les différents besoins en ressources minérales seraient avérés et contribueraient à renforcer l'ancrage territorial de l'économie wallonne.

Le mécanisme de compensation entre terres artificialisées et non artificialisées proposé laisse craindre certaines surenchères.

(PV4) Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques:

> « Les risques naturels et technologiques et les nuisances anthropiques réellement constatés et aérés devront être pris en compte afin de les gérer et les intégrer dans la conception de l'aménagement du territoire pour éviter de geler des parties du territoire. »
>
> Gérer les risques naturels, limiter les risques technologiques et industriels, réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique.

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont est principalement impactée par les risques naturels dus aux risques d'inondations et aux risques géologiques tels que la présence de Karst sur le territoire communal.

Avis du service :

La notion d'adaptabilité du territoire aux changements climatiques n'est pas suffisamment prise en compte et étayée dans le point PV4 « réduire la vulnérabilité du territoire ». Des mesures sont à mettre en œuvre sans tarder en milieu rural afin de réduire le ruissellement et l'érosion, favoriser l'infiltration des eaux et favoriser le stockage de l'eau de pluie (haies, agroforesterie, micro-barrages sur les petits cours d'eau, interdiction d'imperméabiliser les sols etc.).

Objectif : (PV5) Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique:

> « Les liens entre le tourisme (en ce compris le patrimoine) et le territoire doivent être amplifiés tout en gérant au mieux la cohabitation avec d'autres activités et le respect de l'environnement. Les projets d'aménagement touristiques soutiennent le territoire en favorisant l'économie locale et/ou la création d'emplois endogènes. L'accessibilité multimodale des sites et territoires touristiques doit être améliorée. »
>
> Elargir l'offre touristique, optimiser l'offre touristique et protéger les sites touristiques.

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont s'inscrit dans la nouvelle filière nature Ourthe, Vesdre, Amblève. Les zones de loisirs Halleux et Hoyemont.

Avis du service :

La mesure parle de cohérence entre le bâti nouveau et le site touristique lorsque le bâti constitue un des facteurs d'attraction d'un site touristique donné. Cette demande de cohérence ne semble apparaître dans le SDT que pour les sites touristiques. Or, il est nécessaire que dans tous les contextes existants (patrimoniaux ou non), chaque nouvelle

construction fasse preuve de cohérence et d'intégration avec le contexte bâti et non bâti qui l'entoure.

Vu le Décret du 27 mai 2004 confirmant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 22 avril 2004 portant codification de la législation relative aux pouvoirs locaux tel que modifié ;

-Sur proposition du Collège communal ;

-Après en avoir débattu et en toute connaissance de cause ;

Vu le pré-projet de PV de la réunion de la CCATM - CLDR du 04.02.2019 rédigé comme suit:

"Avis sur le SDT:

- *Les objectifs proposés mettent l'accent sur la métropolisation et le développement des centres urbains. La région liégeoise y est négligée.*
- *L'objectif AM1 fait référence à la mesure phare du SDT qui est de réduire l'étalement urbain d'ici 2030 et de tendre vers l'arrêt de l'artificialisation des terres d'ici 2050. Qui prendra en charge les indemnisations concernant ces terrains urbanisables sur lesquels il ne sera plus possible de bâtir ?*
- *Il est à noter que le SDT reprend les objectifs du SDER où la limitation de l'étalement urbain était déjà prévue. Cela n'a jamais été pris en considération.*
- *Si l'on empêche l'artificialisation des terres urbanisables, il y a un risque de construire en hauteur. Ceci est va à l'encontre d'un aménagement territorial rural.*
  Le SDT opte pour l'optique de rénover les bâtiments existants et ainsi limiter leur dégradation. A part Poulseur, il n'y a plus beaucoup de possibilité de reconstruire sur le territoire de Comblain. La solution serait de construire entre les habitations existantes
  La Flandre sera dans le stop béton dans 7 ans. Le problème ne se pose pas pour Comblain-au-Pont puisqu'il y a 19% de zones urbanisables avec 2-3% zones à urbaniser
  Le SDT ne s'arrête pas à cet enjeu.
- *Tout le document tend à reporter les responsabilités sur les communes sans prévoir de soutien financier.*
- *La Commune de Comblain-au-Pont est reprise en zone de développement endogène qui contient des activités économiques. Avec la notion de polarisation et de densification des centres urbains, il existe un grand risque de recréer des pôles économiques en lien avec les métropoles et, de ce fait, d'éloigner les communes rurales des pôles*
- *Dans les enjeux, il est précisé que les communes endogènes doivent vivre de leurs propres ressources. Quid Du TEC / de la SNCB qui ont un impact sur le territoire communal mais qui ont d'autres lieux de pouvoir pour lesquelles les communes endogènes n'ont pas de poids?*
- *L'objectif de cette centralisation est la volonté de diminuer les flux mais en réalité cela va créer plus de déplacements vers les centres urbains. Cela va à contre-sens d'autres plans et schémas tels que le PUM essaie de limiter les déplacements.*
- *Il est noté un manque de réflexion au niveau de la ruralité dans l'élaboration du SDT".*

Décide à l'unanimité

<u>Démettre un avis DEFAVORABLE sur le projet de SDT sur BASE DES RAISONS SUIVANTES:</u>

- Structure du Document

Concernant sa présentation : c'est un **très volumineux document**, se présentant sous forme de 4 modes d'actions (Se positionner et structurer – anticiper et muter – desservir et équilibrer – préserver et valoriser) dont chacun est décliné en 5 objectifs. Pas de présentation par thématique donc. Pour trouver le sujet qui vous intéresse, il faut travailler par mots clés (climat, logement, transports en commun, environnement …).

Peu pratique et jargonnant, c'est un outil de planification rédigé par des planificateurs. Pour eux, il semble y avoir une urbanité et une ruralité, alors qu'elles nous semblent plurielles ! Aucune action ne vient renforcer les phrases creuses des objectifs.

- Délais

Vu la taille et l'ampleur du projet, ses implications diverses sur le territoire, il est

impossible d'en faire une analyse exhaustive dans les délais donnés par l'enquête publique. De plus celle-ci arrive (avec le PUM) au moment où les nouveaux conseils se mettent en place. Précisons qu'**en même temps arrive une enquête sur les liaisons écologiques**

- Moyens mal définis par rapport au retour en ville

La lecture de ce document donne l'impression qu'on va **renforcer encore des tendances lourdes qu'on doit pourtant infléchir** : qu'est-ce qui va donner envie aux citoyens d'habiter en ville, comment va-t-on développer nos campagnes sans en faire des dortoirs ?

- Manque de considération de la sub-urbanité

Et quelle place est laissée à la « suburbanité , c'est-à-dire à ces zones - si nombreuses chez nous - d'étalement urbain dilué … ?

- Rôle et capacité des communes

Tout au long du document, on propose une série de choix à faire. Par exemple : valoriser les terrains ; réutiliser les bâtiments bien situés ; soutenir l'habitat alternatif ; favoriser la mixité des fonctions dans les centres villes et freiner l'urbanisation pour réduire la consommation d'énergie ; garantir aux entreprises un meilleur accès aux services et aux équipements et utiliser le sol de façon durable et économe ; renforcer les démarches participatives ; associer nature, bâti et paysage ; reconquérir les espaces urbanisés ; réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique (mais pas un mot sur les pesticides) …

Mais à plusieurs reprises, le texte précise que c**e sont les communes qui seront chargées de l'implémenter**. Entre autres à travers leurs schémas de développement et d'orientation. Donc, comme le dit l'UVCW, « *le SDT est avant tout un document destiné à fixer des balises pour le développement territorial de la Wallonie à venir, les communes sont les premiers acteurs désignés pour sa mise en œuvre* ».

Le CoDT précise qu'il est possible de s'écarter du SDT, « *pour autant que ses objectifs ne soient pas compromis* ». **Difficile d'être plus flou**. Les communes pourront donc s'en éloigner, pour autant qu'elles motivent, qu'elles justifient.

Désormais, on laisse beaucoup de place aux villes et communes. Ce qui les responsabilise mais leur permet aussi de continuer leurs pratiques habituelles sans guère profiter enfin d'un cadre clair..

Si la première réaction des responsables communaux est de s'en réjouir, **c'est aussi sur eux que retombera la critique de la non évolution de l'utilisation du territoire wallon**, de l'échec de la mise en oeuvre du SDER.

De plus, si le gouvernement wallon leur donne les responsabilités, i**l ne donne pas les moyens d'opérationnalisation ni les moyens d'encadrement** (technique et humains).

- Supracommunalité : concept flou

Enfin, le document évoque la nécessité de **travailler au niveau « supracommunal** ». Cela paraît évident, mais encore faut-il indiquer comment mettre en place ces collaborations. Via les Conférences d'arrondissement ? Spontanément entre certaines communes ? Avec quel soutien ?

Cela montre qu'il manque au niveau régional une définition de la supracommunalité, de son organisation, de son fonctionnement et des moyens qui lui sont alloués.

Hiérarchie planologique et opérationnalisation

<u>Description :</u>

- Le SDT est un outil de planification qui s'applique à tous les autres outils en particulier aux schémas et guides communaux. Au sommet de la hiérarchie instaurée par le CoDT, la traduction du SDT au niveau communal est incontournable pour assurer au niveau local voire supra communal une cohérence planologique afin de répondre aux besoins de la population.
- L'opérationnalisation du SDT, selon le projet de SDT, sera le fait des communes,

principalement par l'entremise des schémas de développement communaux.
- Le législateur compte sur la responsabilisation des communes et donc aussi sur la capacité des communes pour assurer l'opérationnalisation du SDT.

Avis

Toutefois, les petites communes rurales n'ont pas nécessairement cette capacité, que ce soit en termes de compétences et/ou de moyens.
- Par conséquent, pour assurer cette opérationnalisation, la Région doit développer des moyens et un encadrement suffisants pour permettre aux communes rurales de contribuer pleinement aux objectifs poursuivis par la Région et compenser le coût de la mise en place des politiques régionales par les pouvoirs locaux. (Voir avis de l'UVCW).
- Sur le fond, en ce qui concerne les politiques communales dans les différents domaines (production forestière, tourisme, environnement, logement,…), une certaine latitude devrait être permise dans la gestion du lien hiérarchique qui unit le SDT au Schéma de développement communal (SDC), voire supra communal, afin d'opérationnaliser les objectifs régionaux tout en prenant en compte les spécificités locales.
- Les permis d'urbanisme n'étant pas impactés par le SDT, que se passe-t-il si une commune n'élabore pas de SDC et donc, d'une part, ne contribue pas aux objectifs régionaux de développement du territoire et, d'autre part, n'implémente pas ces objectifs sur le territoire communal ?
- Au vu de l'absence de révision globale des plans de secteur d'une part et de la valeur indicative du SDT d'autre part, des questions se posent quant à la dimension opérationnelle du SDT dans la mesure où sa mise en œuvre repose fortement sur la volonté des communes à y adhérer, à se l'approprier puis à l'appliquer sur leur territoire.

Les objectifs proposés mettent l'accent sur la métropolisation et le développement des centres urbains. La région liégeoise y est négligée.
L'objectif de cette centralisation est la volonté de diminuer les flux mais en réalité cela va créer plus de déplacements vers les centres urbains. Cela va à contre-sens d'autres plans et schémas tels que le PUM essaie de limiter les déplacements.
Il est noté un manque de réflexion au niveau de la ruralité dans l'élaboration du SDT".

Composition du SDT :

Le SDT se divise en 4 modes d'action :
- Se positionner et structurer (SS)
- Anticiper et muter (AM)
- Desservir et équilibrer (DE)
- Préserver et valoriser (PV)

Chaque mode d'actions se compose de 5 objectifs.

Mode d'action 1 - Se positionner et structurer:

Enjeux:

Ce mode d'action met en évidence le positionnement du territoire en Europe, vis-à-vis des voisins et précise la structure interne.

Objectif : (SS1) Accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen.

> « La Wallonie doit affirmer sa position dans les dynamiques et les réseaux des métropoles de l'Europe du Nord-Ouest. L'établissement de stratégies métropolitaines qui s'appuient sur les métropoles voisines permettra à la Wallonie de bénéficier de leurs effets positifs et de pallier l'absence actuelle de réelles métropoles au sein de son territoire. »
>
> Les mesures de programmation et de gestion sont générales et ne concernent pas spécifiquement la Commune de Comblain-au-Pont.

Objectif : (SS2) Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

> « La Wallonie doit inscrire son développement à la fois au niveau des coopérations avec les Régions belges et avec l'étranger. Elle doit renforcer son positionnement dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers et ainsi que dans les espaces institutionnels de coopération. »
>
> Les mesures de programmation et de gestion sont générales et ne concernent pas spécifiquement la Commune de Comblain-au-Pont.

Objectif : (SS3) La Commune de Comblain-au-Pont, commune rurale, est reprise en Aire de

développement endogène:

"Dans cette aire, il convient de développer l'activité des pôles, valoriser le patrimoine bâti, naturel, culturel et paysager, développer des infrastructures touristiques et de loisirs, relier les pôles entre eux par d'autres modes de transport que la voiture individuelle, mutualiser l'offre en services et en équipements et assurer son accessibilité par d'autres modes de transport que la voiture, renforcer les dynamiques de valorisation des ressources locales, valoriser et mettre en cohérence paysagère les territoires bâtis et non bâtis, lutter contre le mitage des territoires agricoles et forestiers en favorisant la concentration de l'habitat et des activités qui ne sont pas liées à une ressource du territoire dans et en périphérie des pôles, articuler l'urbanisation et points de connexion au réseau de communication ferroviaire tant pour la résidence que pour les activités compatibles avec celle-ci".

Impact sur la commune :

Le développement de la commune, inscrite dans une aire endogène, devrait donc se limiter à la seule valorisation de ses ressources endogènes et dont le dynamisme dépend uniquement de ses habitants.

Avis

On peut apprécier la prise en considération de ces territoires « internes à la Wallonie » dans la stratégie de 2018, ce qui n'était pas le cas dans le projet de révision de SDER de 2012 mais on regrette le peu d'ambition qu'on leur accorde.

Par ailleurs, il n'est pas correct d'affirmer que ces territoires sont peu influencés par les décisions prises aux échelles supérieures, elles en sont directement dépendantes (PAC au niveau européen, création de grandes infrastructures décidées par la Région, choix des sites touristiques à développer…).

Le SDT est développé à partir d'une vision axée sur le concept de métropolisation, par les « pôles », principalement les grandes villes et mégapoles dont celles voisines des frontières de la Région wallonne.
Cette vision est lacunaire si on considère qu'à l'avenir la complémentarité et l'interdépendance entre les villes et le milieu rural devront être de plus en plus marquée et effective. Production alimentaire locale, circuits courts, diminution des besoins en transport etc. sont à développer non seulement aux abords des métropoles mais aussi dans la zone dite à développement endogène.
La Commune de Comblain-au-Pont est reprise en zone de développement endogène qui contient des activités économiques. Avec la notion de polarisation et de densification des centres urbains, il existe un grand risque de recréer des pôles économiques en lien avec les métropoles et, de ce fait, d'éloigner les communes rurales des pôles
Dans les enjeux, il est précisé que les communes endogènes doivent vivre de leurs propres ressources. Quid Du TEC / de la SNCB qui ont un impact sur le territoire communal mais qui ont d'autres lieux de pouvoir pour lesquelles les communes endogènes n'ont pas de poids?
Objectif : (SS4) Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable.

« Les richesses issues des flux de biens et de personnes qui traversent le territoire wallon doivent être captées en limitant leurs incidences sur le territoire et la population. Il y a lieu de développer le réseau fluvial et le réseau ferroviaire de la Wallonie pour le transport de marchandises et d'améliorer les réseaux de communication longue distance afin d'exporter les richesses dans le reste du monde. »

Les mesures de programmation et de gestion sont générales et ne concernent pas spécifiquement la Commune de Comblain-au-Pont.

Objectif : (SS5) Articuler les dynamiques territoriales supra-locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne.

« Articuler les projets de territoire existants et futurs à la structure territoriale du schéma de développement du territoire s'avère incontournable pour qu'ils soient les vecteurs clefs de la diffusion de la stratégie territoriale pour la Wallonie et le reflet de l'identité Wallonne. »

Mode d'action 2 - Anticiper et muter:

Enjeux :

Ce mode d'action met en évidence le fait de prévenir et d'accompagner les changements nécessaires pour répondre aux neuf défis que sont la démographie, la cohésion sociale et territoriale, la compétitivité, la santé, le climat, la mobilité, l'énergie, la biodiversité et les déchets. La Wallonie doit être capable d'anticiper, de s'adapter rapidement et d'évoluer.

Objectif : (AM1) Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques:

> "Tendre à l'horizon 2030 vers une implantation de 50% de nouveaux logements au sein des cœurs des villes et villages et tendre vers un taux de 75% à l'horizon 2050".

Impact sur la commune :

Le schéma de structure actuel datant de 2012 suite cette orientation en ayant une volonté de densifier les centres villes. Une répartition de la densité est précisée en fonction des différentes zones et types d'habitat.

Avis :

La commune de Comblain-au-Pont suit l'avis de la FRW en souhaitant ajouter que le bâti ancien est une ressource du territoire particulièrement précieuse. **La rénovation du bâti doit alors être encouragée dans le respect de ses caractéristiques patrimoniales.**

C'est une des mesures qui aura un impact considérable sur le développement territorial local. Nous rejoignons l'avis de l'UVCW : « Le projet de SDT propose de « réduire la consommation du sol», c'est-à-dire « réduire la consommation des terres non artificialisées* à 6 km2/an d'ici 2030, soit la moitié de la superficie consommée actuellement et tendre vers 0 kms/an à l'horizon 2050. Cette mesure devra s'accompagner, notamment, d'un mécanisme permettant de compenser un projet d'artificialisation par un recyclage de terres déjà artificialisées ». Cette mesure doit être couplée avec la mesure de l'objectif AM1 qui vise à « tendre, à l'horizon 2030, vers une implantation de 50% de nouveaux logements au sein des cœurs des villes et des villages et tendre vers un taux de 75 % à l'horizon 2050 » et à « fournir, à l'horizon 2030, 175.000 nouveaux logements dont minimum 50% en reconstruction de terrains artificialisés et 350.000 nouveaux logements sans artificialisation à l'horizon 2050 ».

Il s'agit de l'une des mesures phare du projet de SDT, communément appelée « stop béton ». Même si elle a connu quelques tempéraments par rapport à la précédente version du texte, cette mesure, ambitieuse et en phase avec la tendance sociétale actuelle, n'est pas sans poser de nombreuses questions d'implémentation au niveau communal, niveau de pouvoir désigné pour sa mise en œuvre.

Rappelons que le stop béton n'a pas, a priori, d'effet direct sur les permis. Il ne trouvera une concrétisation qu'au travers des schémas communaux.

Comment cette réduction de l'artificialisation sera-t-elle répartie entre communes ? Quel sera l'impact sur les schémas existants qui ne prévoient pas cette mesure ? Qu'en sera-t-il de l'étalement dans le temps (seuil annuel ou global) ? Comment assurer le respect des spécificités territoriales ? Quel sera l'avenir et la place des communes plus rurales ? Que faire des projets en cours mais non encore réalisés à l'échéance 2030 ou 2050? Comment mettre en phase cette interdiction avec le plan de secteur ? Comment et où compenser ? Comment continuer à garantir des logements accessibles financièrement ? Quels outils seront mis en place (notamment fiscaux) pour accompagner cette mesure ? etc.

Outre l'impact sur le développement territorial local, la question financière se pose. Le risque est grand qu'une interdiction d'artificialisation soit accompagnée, dans les faits, d'une indemnité pour les propriétaires lésés. Si l'interdiction émane de la commune, ce que présuppose le SDT de par son transfert de responsabilité, cette indemnité serait à sa charge. Cette solution est intenable et inacceptable pour l'Union des Villes et Communes de Wallonie. La Région doit assumer les équilibres territoriaux et les conséquences qui en découlent y compris sur le plan financier. Une approche collaborative entre niveau de pouvoir doit par ailleurs être de mise si l'on veut fédérer l'ensemble des acteurs dans la poursuite de cet effort. Il en va de la concrétisation et de la faisabilité de cette mesure.

> **Selon le lexique du SDT, les terrains artificialisés sont définis comme étant les surfaces retirées de leur état naturel, forestier ou agricole, qu'elles soient bâties ou non, qu'elles soient revêtues ou non.*

L'objectif AM1 fait référence à la mesure phare du SDT qui est de réduire l'étalement urbain d'ici 2030 et de tendre vers l'arrêt de l'artificialisation des terres d'ici 2050. Qui prendra en charge les indemnisations concernant ces terrains urbanisables sur lesquels il ne sera plus possible de bâtir ?
Il est à noter que le SDT reprend les objectifs du SDER où la limitation de l'étalement urbain était déjà prévue. Cela n'a jamais été pris en considération.
Si l'on empêche l'artificialisation des terres urbanisables, il y a un risque de construire en hauteur. Ceci est va à l'encontre d'un aménagement territorial rural.
Le SDT opte pour l'optique de rénover les bâtiments existants et ainsi limiter leur dégradation. A part Poulseur, il n'y a plus beaucoup de possibilité de reconstruire sur le territoire de Comblain. La solution serait de construire entre les habitations existantes
La Flandre sera dans le stop béton dans 7 ans. Le problème ne se pose pas pour Comblain-au-Pont puisqu'il y a 19% de zones urbanisables avec 2-3% zones à urbaniser
Le SDT ne s'arrête pas à cet enjeu.
Tout le document tend à reporter les responsabilités sur les communes sans prévoir de soutien financier.

<u>Objectif : (AM2) Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et et dans l'économie de proximité:</u>

> "Le soutien à l'innovation, la valorisation des ressources de son territoire, consolider la compétitivité de l'économie wallonne, encourager l'esprit d'entreprise".

<u>Impact sur la commune :</u>
La commune de Comblain-au-Pont étant en zone endogène, elle est éloignée des différents pôles urbains. Il est à souligner l'existence d'entreprises locales et carrières créatrices d'emploi.

<u>Avis:</u>
- Les zones rurales connaissent un tissu entrepreneurial caractérisé par de nombreuses « petites » entreprises. La délocalisation d'entreprises de petites taille, dans des zones d'activités incomplètes et éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres de la commune ne nous semblent pas être une solution acceptable ni compatible au développement de petites entreprises locales dans le cadre de circuits courts, économie circulaire etc. tels que prévus par le SDT.
- Même en milieu rural, les parcs d'activités économiques sont essentiels et leur espace doit être exploité le mieux possible. Moyennant le respect de conditions de compatibilité avec le voisinage, certaines entreprises (TPE en particulier) doivent pouvoir s'installer dans le tissu urbanisé.
- Le renforcement de l'attractivité économique des pôles, notamment en ce qui concerne la localisation et le développement des parcs d'activités économiques ne doit pas faire oublier le tissu entrepreneurial existant, pourvoyeur d'emplois, dans le monde rural.

Le secteur carrier souligne, dans cette mesure AM2, la volonté de valorisation des ressources naturelles et primaires, notamment dans le contexte de dynamiques économiques de proximité. Dans le cas du secteur carrier, cette proximité est d'ailleurs déjà largement effective.
Le secteur carrier considère cependant que la carte (page 63) et la liste des exploitations du sous-sol présentée en annexe 2 (page 154) doivent être adaptées afin de mieux représenter les notions d'ancrage territorial de proximité et de circuits courts prônés par le SDT. Le secteur a en effet relevé l'absence de plusieurs zones de gisement de ressources minérales de type différent, pourtant inscrites aux plans de secteur, contribuant directement aux économies locales.
Pour renforcer cet ancrage, il conviendrait ainsi <u>de corriger,</u> dans certains cas, et <u>de compléter</u>, dans d'autres cas, la carte et la liste sur base d'un zonage des ressources minérales à l'échelle communale, voire pluri-communale. Cette logique nous semble la plus adaptée pour répondre, d'une part, à l'objectif d'ancrage territorial de proximité et, d'autre part, à la mise en place de circuits courts au sein des chaines de transformation. Il faut également tenir compte du fait que l'exploitation de certaines ressources minérales peut dépasser un territoire communal identifié et concerne éventuellement une ou plusieurs commune(s) limitrophe(s).
Les inscriptions à cette liste traduisent la diversité des productions et les spécificités sous régionales, voire locales, qui contribuent de manière effective aux besoins de développement et de redynamisation au niveau local.

Cette logique de circuits courts et de proximité participe également à la rationalité des modes de transport, pour lesquels le secteur carrier rappelle qu'il est également demandeur de moyens supplémentaires destinés à soutenir l'intermodalité et ses infrastructures.
Il est proposé par les carriers de modifier l'Annexe 2 (page 154) de la manière suivante:
ANNEXE 2 - Page 154 du projet de SDT
LISTE DES ÉLÉMENTS REPRIS DANS LA CARTE AM. 2
INSCRIRE L'ÉCONOMIE WALLONNE DANS LA SOCIÉTÉ DE LA CONNAISSANCE ET DANS L'ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ, ET (RE)FORMER SUR SON TERRITOIRE LES CHAÎNES DE TRANSFORMATION GÉNÉRATRICES D'EMPLOI
Les ressources naturelles et primaires :
L'économie wallonne renforce son ancrage territorial en valorisant les ressources naturelles et primaires.
L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL:
Au niveau régional, la transformation à proximité immédiate de l'extraction est encouragée pour, notamment, les ressources minérales suivantes (données de 2017):

Calcaires et grès à Couvin	Marbre à Gembloux
Dolomies et marbres à Philippeville et Doische	Grès de Nassogne
Sables à Florennes et Mettet	Argiles à Houyet
Calcaires à Walcourt et Florennes	Calcaires à Wellin et Rochefort
Calcaires à Fosse-la-Ville et Sambreville	Grès et sables à Arlon et Saint-Léger
Grès et marbre à Profondeville	Craies à Mons
Calcaires à Dinant	Calcaires et pierres bleues à Soignies et Ecaussinnes
Calcaires, pierres bleues et grès à Anhée et Yvoir	Porphyres à Rebecq, Enghien et Lessines
Calcaires, pierres bleues et dolomies à Namur Et Andenne	Grès à Saint-Ghislain
	Calcaires et pierres bleues à Antoing et Tournai
Calcaires et pierres bleues à Wanze	Argiles à Comines-Warneton
Calcaires à Engis et Flémalle	Sables à Mont-St-Guibert, Braine-L' Alleud, Braine-le-Château et Chaumont-Gistoux
Calcaires, grès et pierres bleues à Sprimont	Grès à Waimes
Calcaires et grès à Trooz et Olne	Grès à Florenville et Chiny
Sables, craies, limons et silex à Bassenge et Visé	Schistes à Bertrix, Alle et Herbeumont
Calcaires et dolomies à Limbourg et Baelen	Calcaire gréseux à Jodoigne
Calcaires à Montignies-le-Tilleul et Fontaine-l'Évêque	**Grés à Esneux, Anthisnes et Comblain au Pont**
Calcaires à Charleroi	Grès schisteux à Malmedy, Bièvre et Paliseul
Calcaires à Chimay	Calcaires à Erquelinnes

<u>Objectif : (AM3) Développement durable et gestion parcimonieuse du sol</u>

"Renforcer la compétitivité de la Wallonie en anticipant et en accompagnant l'accueil des entreprises et des activités vers les lieux stratégiques et dans une logique

d'utilisation optimale de l'espace vers les pôles."

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont est éloignée des pôles mais présente des opportunités de développement

Avis :

Les définitions de l'AM3 sont assez restrictives. Le développement de la commune ne peut se limiter à des dynamiques de valorisation des ressources locales. Elle doit pouvoir accueillir des initiatives qui peuvent offrir une zone de chalandise et un rayonnement d'échelle régionale.

Objectif : (AM4) Inscrire la Wallonie dans la transition numérique:

> "Le développement de l'économie du numérique contribue à renforcer la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires"

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont pourrait être concernée dans le cadre des smart-cities.

Avis

Il serait intéressant d'intégrer les zones endogènes et les zones blanches à la réflexion notamment en matière de réseaux à très haut débit afin de garantir les usages de chacun pour demain et de renforcer la compétitivité des entreprises.

Objectif : (AM5) Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique:

> "Les enjeux concernent le secteur résidentiel, l'accès à l'énergie et sa bonne distribution, le développement des énergies renouvelables sur les territoires à plus haut potentiel ... Il convient de gérer la production, la consommation et le stockage de l'énergie."

Impact sur la commune :

Au niveau de la Commune de Comblain-au-Pont; la question de l'énergie sera essentiellement axée sur le patrimoine bâti en améliorant les performances énergétiques moyennes du parc immobilier.

Avis

Il est néanmoins important de préserver les biens classés et inventoriés et surtout à maintenir l'identité patrimoniale et architecturale des villes et villages.

Mode d'action 3 - Desservir et équilibrer:

Enjeux :

Le territoire wallon et ses équipements doivent apporter une réponse la plus efficiente possible aux besoins et aspirations de l'ensemble des acteurs, d'où la nécessité de desservit et d'équilibrer. Ceci implique une approche territoriale cohérente en soutenant les modes durables de transport et en s'appuyant sur ses spécificités mais aussi en veillant à réduire les disparités territoriales.

Objectif : (DE1) Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité des équipements dans une approche territoriale cohérente:

> "Conception, renforcement de l'attractivité résidentielle et équipement des centres des villes afin de lutter contre l'étalement urbain constaté sur une grande partie du territoire wallon. En ce qui concerne les équipements techniques, la mise en conformité des réseaux d'épuration".

Impact sur la commune :

Pour la Commune de Comblain-au-Pont, l'objectif serait de garantir un meilleur accès aux services et aux équipements (services de base tels que : projet de crèche, maison de l'emploi, hall omnisport...).

Avis :

La répartition des fonctions dans les pôles, villes et villages apparait restrictive pour les territoires ruraux qui ne bénéficient que de services de base et de proximité. Cela risque d'entrainer une mobilité (automobile) accrue vers les pôles et renforcer l'enclavement des territoires éloignés des pôles.

La localisation de ces activités devrait être réfléchir sur base d'une analyse contextuelle et d'analyse des besoins à des échelles communale, transcommunale, ...etc.

Objectif : (DE2) Gérer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets:

> "Gérer la complémentarité des activités et de leurs effets sur l'environnement et

d'arbitrer les conflits dans l'utilisation du sol, notamment par le biais d'outils d'aménagement du territoire adéquats, de régénérer le bâti, de créer un cadre de vie agréable et de lutter contre l'isolement des citoyens."

Impact sur la commune :

Concernant la Commune de Comblain-au-Pont, il s'agira ici de renforcer les quartiers nouveaux en utilisant des outils d'aménagement du territoire tels que la revitalisation et la rénovation urbaine notamment pour le site de Poulseur.

Avis :

Le service suit l'avis de la SPI : « Le cadre législatif doit accompagner ces réalités et mieux s'articuler pour favoriser la réussite de projets mixtes (CODT, décret sols, décret infrastructure, guichet unique). Une piste serait la création d'une procédure administrative unique, visant à l'octroi de subsides de différents portefeuilles opérationnels lors de la réalisation de projets mixtes.

La mixité doit s'exercer également de façon verticale, ce qui est quasiment budgétairement impossible aujourd'hui à organiser dans les sites à reconvertir présentant des problèmes de pollution. Cette mixité verticale est pourtant une réponse aisée au financement d'opération de reconversion ambitieuse.

A la notion de "poursuite" de la politique des quartiers nouveaux en page 95, nous privilégierions la notion de "création" ou "renforcement" ».

Objectif : (DE3) Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs:

" Le développement d'espaces publics de qualité contribue à l'attractivité du territoire, à l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants et au développement de liens de qualité entre ceux-ci."

Impact sur la commune :

Pour la Commune de Comblain-au-Pont il s'agira de créer des espaces verts privés, d'inciter les opérations de rénovation urbaine et d'aménager des zones urbaines locales, zones de convivialité. Exemple d'un projet cours: l'aménagement de la Place Neuforge et de la traversée de Comblain qui répondent à ces recommandations.

Avis :

Le service suit l'avis de la SPI : « Permettre aux autorités locales la possibilité de créer des espaces publics. »

Objectif (DE4) Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande:

"L'émergence d'autres modes de transport que la voiture entraine la nécessité d'aménager et/ou d'adapter les réseaux de communication de manière à répondre aux principes de continuité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort."

Impact sur la commune :

La commune de Comblain-au-Pont souhaite intégrer le projet de RAVEL dans le développement d'un mode de transport plus durable.

Avis du service :

Le service suit l'avis de la SPI : « Le covoiturage reste difficile à appliquer, le SDT pourrait toutefois être plus engagé sur cet objectif. Le financement des transports collectifs doit apparaitre au cœur des mesures de suivi: un objectif de maintien et une augmentation constante du budget alloué. Mesures de gestion : ajouter «transports collectifs et partagés »et « part modale de la voiture individuelle en autosolisme ».

Objectif : (DE5) Organiser la complémentarité des modes de transport:

"Une organisation plus efficiente des chaines de déplacements, le développement des portes d'entrée de la Wallonie qui participent à sa connexion au reste du monde, à l'échelle supra régionale et le renforcement des liaisons entre les pôles.

Avis :

Les grands enjeux pour le monde rural sont la mobilité et en particulier l'accessibilité aux services et en l'occurrence aux pôles reconnus par le SDT.

Dès lors, il faudrait que la Région wallonne investisse beaucoup plus qu'aujourd'hui dans les TEC et le réseau ferroviaire en veillant à assurer la déserte des communes rurales au niveau des villages. C'est une condition sine qua non pour le développement de la Région wallonne incluant le monde rural.

Mode d'action 4 - Préserver et valoriser:

Enjeux :

L'ambition est de créer un cadre de vie agréable associant les qualités architecturales, patrimoniales et paysagères et où chaque citoyen peut s'identifier. Limiter l'impact du développement du territoire wallon sur ses ressources est un impératif.

Objet : (PV1) Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés:

> « Il convient de renforcer l'attractivité des villes et des villages où la plupart des besoins de chacun sont rencontrés de d'inciter les habitants et les entreprises à réinvestir les villes et les cœurs de villages ».

Cela concerne la volonté de reconvertir 100 ha en sites à réaménager (SAR) par an, d'inscrire les quartiers bien localisés en zones d'enjeu communal, mettre en œuvre des opérations de revitalisation urbaine et de rénovation urbaine, poursuivre et amplifier les projets « quartiers nouveaux »

Impact sur la commune :

Le projet de SAR et de revitalisation urbaine pourrait concerner l'aménagement des terrains situés à Poulseur à l'arrière du chemin de fer où une réflexion globale est à mener.

Objet : (PV2) Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation:

> « Les éléments de valeur patrimoniale ne se limitent pas à ceux localisés dans les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique des plans de secteur. Les ensembles architecturaux, les biens classés et inventoriés doivent également être pris en compte ».

Impact sur la commune :

Cela concerne tout le territoire communal.

Avis :

L'avis suit l'avis de la SPI : « Un screening du plan de secteur pourrait permettre dès aujourd'hui de geler certains terrains, pour en assurer la préservation. En ce qui concerne la cartographie régionale, il eut été plus simple de coller aux sous régions établies dans les Atlas de la CPDT pourtant cités dans le SDT. Être plus précis dans la géographie régionale, c'est être plus précis dans la lecture des territoires vécus et, corollairement, des polarités ...

Dans le cadre des mesures de gestion et de programmation, le secteur carrier s'interroge quant aux conséquences de l'intégration des inventaires paysagers ADESA dans les plans de secteur. On sait que les périmètres ADESA répondent à des critères d'appréciation de la qualité des paysages qui peuvent différer d'autres méthodologies. L'évaluation de la mise en œuvre de cette mesure doit se faire au regard des autres enjeux définis poursuivis par le SDT.

Objet : (PV3) Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources:

> « Le sol doit être géré avec parcimonie, les ressources du territoire valorisées de manière raisonnée et l'utilisation des ressources locales promue ».

Via des mécanismes de compensation et en diminuant drastiquement les consommations du sol et en exploitant les ressources du territoire de manière raisonnée

Impact sur la commune :

Comblain-au-Pont est concernée par la gestion de la consommation des sols ainsi que par la richesse de ses ressources.

Avis :

Sur base de l'avis des carriers, dans les constats à cette mesure, il est question d'arbitrer les concurrences entre les ressources. Le secteur carrier soutient, comme cela avait également été évoqué précédemment par les Pôles consultatifs, qu'il faut éviter une mise en compétition des ressources primaires et naturelles wallonnes. Des synergies et des collaborations entre les secteurs d'activité concernés par des zones ou des territoires communs sont possibles, et dans certains déjà effectives (Exemple : valorisation des eaux d'exhaure du secteur carrier au profit des opérateurs du secteur de l'eau). Cet aspect de cohabitation des ressources, et des activités qui y sont potentiellement liées, n'est pas pris en considération dans le cadre du schéma de développement du territoire. Il devrait l'être.

Parmi les mesures de gestion et de programmation, le secteur carrier note l'objectif de réduction de la consommation de sol pour les terres non artificialisées aux horizons 2030 et 2050. Considérant la notion de « terrains artificialisés » (voir lexique du SDT), le secteur carrier craint de ne plus pouvoir procéder à des extensions de gisements ou accéder à de nouveaux gisements aux horizons de temps indiqués, quand bien même les différents

besoins en ressources minérales seraient avérés et contribueraient à renforcer l'ancrage territorial de l'économie wallonne.
Le mécanisme de compensation entre terres artificialisées et non artificialisées proposé laisse craindre certaines surenchères.
(PV4) Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques:

> « Les risques naturels et technologiques et les nuisances anthropiques réellement constatés et aérés devront être pris en compte afin de les gérer et les intégrer dans la conception de l'aménagement du territoire pour éviter de geler des parties du territoire. »
> Gérer les risques naturels, limiter les risques technologiques et industriels, réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique.

Impact sur la commune :
La commune de Comblain-au-Pont est principalement impactée par les risques naturels dus aux risques d'inondations et aux risques géologiques tels que la présence de Karst sur le territoire communal.
Avis :
La notion d'adaptabilité du territoire aux changements climatiques n'est pas suffisamment prise en compte et étayée dans le point PV4 « réduire la vulnérabilité du territoire ». Des mesures sont à mettre en œuvre sans tarder en milieu rural afin de réduire le ruissellement et l'érosion, favoriser l'infiltration des eaux et favoriser le stockage de l'eau de pluie (haies, agroforesterie, micro-barrages sur les petits cours d'eau, interdiction d'imperméabiliser les sols etc.).

Objectif : (PV5) Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique:

> « Les liens entre le tourisme (en ce compris le patrimoine) et le territoire doivent être amplifiés tout en gérant au mieux la cohabitation avec d'autres activités et le respect de l'environnement. Les projets d'aménagement touristiques soutiennent le territoire en favorisant l'économie locale et/ou la création d'emplois endogènes. L'accessibilité multimodale des sites et territoires touristiques doit être améliorée. »
> Elargir l'offre touristique, optimiser l'offre touristique et protéger les sites touristiques.

Impact sur la commune :
La commune de Comblain-au-Pont s'inscrit dans la nouvelle filière nature Ourthe, Vesdre, Amblève. Les zones de loisirs Halleux et Hoyemont.
Avis :
La mesure parle de cohérence entre le bâti nouveau et le site touristique lorsque le bâti constitue un des facteurs d'attraction d'un site touristique donné. Cette demande de cohérence ne semble apparaître dans le SDT que pour les sites touristiques. Or, il est nécessaire que dans tous les contextes existants (patrimoniaux ou non), chaque nouvelle construction fasse preuve de cohérence et d'intégration avec le contexte bâti et non bâti qui l'entoure.

- de transmettre la présente délibération au Service public de Wallonie, cellule de Développement territorial, rue des Masuis Jambois 5 à 5100 JAMBES.

---

(10) Avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon du 05.07.2018 adoptant les liaisons écologiques visées à l'article D.II.2 , aliéa 4 du CoDT - AVIS DU CONSEIL COMMUNAL 1.777.81

Le Conseil communal,

Vu le Code du développement territorial (CoDT), notamment l'article D.II.2 et D.II.3 ;

Considérant le courrier du 11.10.2018, réceptionné le 15.10.2018 de Monsieur Thierry Bertet, Délégué Général de la Cellule du Développement territorial demandant à l'Administration communale d'organiser

une enquête publique;

Considérant que l'enquête publique a été organisée du 22.10.2018 au 05.12.2018;

Vu la délibération du Collège du 31 janvier 2019 relative à la clôture de l'enquête publique portant sur les liaisons écologiques ;

Considérant qu'aucune réclamation n'a été introduite lors de l'enquête;

Considérant le courrier du 24.12.2018 reçu le 28.12.2018 de la Cellule du Développement territorial demandant l'avis du conseil communal sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon du 05.07.2018 adoptant les liaisons écologiques;

Considérant que l'avis du conseil communal doit être transmis à la Cellule du Développement territorial dans les 60 jours à date de l'envoi du courrier à savoir le 21.02.2019 au plus tard;

Considérant en ce qui concerne la problématique de la biodiversité, que le projet dresse la liste des liaisons écologiques qui constituent les éléments du réseau écologique ;

Considérant que celles-ci jouent un rôle majeur dans la survie des espèces végétales et animales ;

Considérant que ces liaisons écologiques seraient à inscrire dans le SDC afin de les rendre opérationnelles ;

Considérant que le SDT confie aux communes l'identification et la préservation des sites de grand intérêt écologique ;

Considérant que le SDT impacte les politiques sectorielles communales telles que le tourisme, l'environnement, la nature, l'énergie, la mobilité, le logement etc. ;

Considérant que le SDT vise à freiner l'artificialisation des terres et à tendre vers 0 km²/an d'artificialisation en 2050 ;

Considérant les enjeux sociétaux résultant des changements climatiques et de la régression de la biodiversité ;

Considérant que la Commune de Comblain-au-Pont est concernée par deux liaisons écologiques de type "pelouse calcaire et milieux associés", l'une allant d'Aywaille vers Comblain-au-Pont et l'autre passant par Hamoir et allant vers Esneux ;

Considérant qu'il existe sur le territoire communal des sites Natura 2000 situés le long entre-autres le long des deux rivières l'Ourthe et l'Amblève;

Considérant qu'il serait pertinent de positionner ces liaisons écologiques le long des deux rivières;

Considérant que cela permettra de créer une continuité et une liaison entre les zones Natura 2000 existantes;

Considérant qu'il y aurait dès lors lieu de modifier le tracé de la liaison allant vers Esneux;

Considérant que le tracé, tel que proposé sur le plan actuellement, traverse des prairies et des carrières existantes à Poulseur et que cela risquerait d'avoir des conséquences sur le développement de ces activités;

Décide à l'unanimité

Article 1er : d'émettre un avis favorable sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon du 05.07.2018 adoptant les liaisons écologiques visées à l'article D.II.2 , aliéa 4 du CoDT pour autant que la liaison écologique passant par Hamoir et allant vers Esneux soit déviée et située le long de l'Ourthe.

Article 2 : de transmettre la présente délibération au Service public de Wallonie, cellule de Développement territorial, rue des Masuis Jambois 5 à 5100 JAMBES.

---

(11) Conseil communal - 2019 - Réunions / Convocations / Ordre du jour. Demande de communication des dates des conseils de 2019. 2.075.1.077.53

Le Conseil communal,

Vu l'article L 1122-13 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation;

Vu le règlement d'ordre intérieur;

Considérant la demande de programmer les conseils communaux;

Sous réserve d'éléments imprévus ;

Considérant le calendrier scolaire 2018-2019

- Rentrée scolaire : lundi 3 septembre 2018
- Jeudi 27 septembre 2018 (Fête de la Fédération Wallonie Bruxelles)
- du lundi 29 octobre au vendredi 2 novembre 2018 (Congé d'automne/Toussaint))
- du lundi 24 décembre 2018 au vendredi 4 janvier 2019 (Vacances d'hiver)
- du lundi 4 mars au vendredi 8 mars 2019 (Congé de détente/Carnaval)
- du lundi 8 avril au lundi 22 avril 2019 (Vacances de printemps)
- mercredi 1er mai 2019 (Fête du 1er mai)
- jeudi 30 mai 2019 (Ascension)
- lundi 10 juin 2019 (Pentecôte)
- Les vacances d'été débutent le lundi 1er juillet 2019

Prend connaissance
prend acte des prévisions de dates des conseils communaux proposées par le Collège communal :

- prochains conseils communaux du premier semestre 2019 : 05 février 2019, 14 mars 2019, 24 avril 2019, 23 mai 2019 et 20 juin 2019.
- transmission des convocations (au moins 7 jours francs avant le jour fixé pour la réunion (ce qui implique que le jour de réception de la convocation et le jour fixé pour la réunion ne sont pas comptés) : 28 janvier 2019, 01 mars 2019, 05 avril 2019,15 mai 2019 et 12 juin 2019.
- collèges arrêtant la liste des points pour le conseil : jeudis 24 janvier 2019, 28 février 2019; 04 avril 2019, 09 mai 2019 et 06 juin 2019.
- fin d'encodage des points (y compris observation, motivation, décision et, en annexe, toutes pièces relatives au dossier, pour 16h30 : lundis 21 janvier 2019, 25 février, 01 avril 2019, 06 mai 2019 et 03 juin 2019.

---

(12) Conseil communal : Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil communal du 09 janvier 2019 2.075.1.077.7

Le Conseil Communal, siégeant en séance publique,

Vu la section 16 du règlement d'ordre intérieur et plus, précisément ses articles 48 et 49 relatif à l'approbation du procès-verbal des réunions du Conseil communal;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de soumettre le procès-verbal de la séance du Conseil communal du 09 janvier 2019

Décide à l'unanimité
d'approuver le procès- verbal de la séance du Conseil communal du 09 janvier 2019.

(13) Conseil communal : Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil communal du 26 décembre 2018 2.075.1.077.7

Le Conseil Communal, siégeant en séance publique,

Vu la section 16 du règlement d'ordre intérieur et plus, précisément ses articles 48 et 49 relatif à l'approbation du procès-verbal des réunions du Conseil communal;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de soumettre le procès-verbal de la séance du Conseil communal du 26décembre 2018

Décide à l'unanimité
d'approuver le procès- verbal de la séance du Conseil communal du 26 décembre 2018.

PAR LE CONSEIL:

BASTIN Jean-Claude Directeur général	HENON Jean-Christophe Bourgmestre

Annexes