

**COMMUNE DE 4470 SAINT-GEORGES S/MEUSE**

**Rue Albert 1<sup>er</sup> ,16**

**SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL DU 11 MAI 2017**

**Présents** : M. Francis DEJON, Bourgmestre –Président ;

Mme et MM. Marinette VAN EYCK-GEORGIEN, Jean-Michel ROUFFART, Lucien VAN DE WIJNGAERT, Louis FOSSOUL, Echevins ;

M. Jean-François WANTEN, Président du CPAS et Conseiller communal ;

Mmes et MM. Pierre BRICTEUX, Ludivine ALFIERI, Hélène KINNEN, Guy GIGNEZ, Christine BRONZINI, Marie-Eve HAIDON, Pol LEMESTRE, Roland LEJEUNE, Olivier SALMON, Thierry BELTRAN MEJIDO, Conseillers communaux ;

**Mme Catherine DAEMS, Directrice générale.**

**SEANCE PUBLIQUE**

**La séance est ouverte à 20h00 par Monsieur le Bourgmestre-Président.**

**1. PCAR – Centre. Projet. Adoption.**

Monsieur le Bourgmestre indique que dans cette matière, il y a toute une série d'intervenants, ce qui ne simplifie pas la procédure. Il cède la parole à Monsieur COLLIN du Service Cadre de Vie.

Monsieur COLLIN explique que la cartographie qui sera exposée ce jour est quasi similaire à celle projetée à l'occasion de l'adoption de l'avant-projet. Il rappelle le cheminement du dossier. Après l'adoption du projet par le Conseil communal, celui-ci sera soumis à enquête publique pendant 30 jours à l'issue de laquelle une réunion de clôture sera organisée. Le projet sera alors adressé aux diverses instances compétentes pour avis. Ensuite, l'administration régionale fera parvenir le dossier au Ministre compétent. Lorsque le Ministre se sera prononcé sur le projet, le PCAR pourra alors être adopté définitivement par le Conseil communal. Il signale qu'après l'entrée en vigueur du CoDT au 1<sup>er</sup> juin 2017, le PCAR s'appellera désormais SOL (schéma d'orientation local) et n'aura plus une valeur réglementaire mais indicative.

Monsieur le Bourgmestre donne la parole à Monsieur LEPOT, Auteur de projet du Bureau QUADRA.

Monsieur LEPOT indique que dans les grandes lignes, le projet est resté le même que l'avant-projet, qu'il tient compte des remarques formulées par l'administration régionale. Il déclare que l'objet principal du PCAR est de compenser les zones perdues suite au développement de l'aéroport de Bierset. Il explique qu'avec l'entrée en vigueur du CoDT, les prescriptions du PCAR (ex. les hauteurs de corniches) devront toujours être respectées mais qu'il sera possible d'y déroger et qu'il s'agit d'une volonté du législateur de permettre une évolution. Il signale que ce PCAR permet de récupérer 28 ha de zones à bâtir à titre de compensation des zones perdues suite au développement aéroportuaire.

Il explique les aspects « révisionnel » et « aménagement » du PCAR ainsi que les différents graphiques, cartes et tableaux projetés. Il déclare que la volonté est de renforcer l'urbanisation autour du pôle Maison communale et Maison de repos.

Il indique que le potentiel foncier du PCAR, comprenant les nouvelles affectations au Plan de secteur ainsi que les zones d'habitat existantes mais non encore construites, s'élève à 36 ha et que le nombre total de logements au niveau du PCAR est estimé à 626. Il signale que les besoins en nouveaux logements sur la Commune à l'horizon 2026 sont évalués à 832.

Il décrit les différentes options retenues du point de vue des infrastructures et des réseaux techniques (voiries, ...), du paysage, de l'urbanisme et de l'architecture.

Il passe ensuite en revue le zonage et les 11 périmètres particuliers et détaille la carte représentant le PCAR Centre.

Monsieur BELTRAN demande quel organisme rend un avis en matière de constructions en zones d'aléas d'inondations.

Monsieur COLLIN répond qu'il y en a plusieurs dont le GISER ainsi qu'une division de la DGO4. Il ajoute que lors d'une demande de permis d'urbanisme ou d'urbanisation, on est obligé de consulter ces différents organismes. Il signale qu'en raison de la catégorie du cours d'eau dont il est question au niveau du PCAR, le gestionnaire est la Commune.

Madame HAIDON prend la parole. Son intervention est reproduite ci-après :

« Ce dossier est probablement un des plus importants que nous aurons eu à aborder pour l'avenir de la Commune de Saint-Georges que ce soit pour des raisons économiques entendu la compensation des pertes subies suite à la désertification de Sur-les-Bois mais aussi parce qu'il est à la base de notre futur de citoyen entendu le mode de vie qui en découlera.

C'est avec attention que nous avons écouté les exposés de Messieurs Collin, Lepot et Dedeker et les en remercions.

Si ce soir, il nous est demandé de nous positionner sur les éléments datés du 23 avril 2017, il nous semble plus qu'opportun de revenir sur différents éléments abordés dans le rapport sur les incidences environnementales (décembre 2015) ainsi que ceux qui sont soulignés dans la note de la Direction Générale Opérationnelle d'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (DGEO4) datant d'avril 2017.

En effet, les documents en notre possession ne peuvent que nous interpeller tant par rapport au Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) qui ne concerne pas que le seul hameau de Saint-Georges mais bien l'entièreté de la commune, et dont les objectifs majeurs sont la structuration des villes et villages, la qualité du cadre de vie et le développement d'une culture architecturale (fiche10).

Nous interpeller par rapport aux différents risques « d'inondation, d'écoulement de boue, d'écroulement minier ou encore sismique... »,

Nous interpeller quant au plan communal de mobilité tant aux entrées de la commune (sortie d'autoroute) qu'en son sein (nouvelle voirie, lien entre les différents hameaux),  
Nous interpeller sur le relevé des incidences relatives aux activités commerciales,

économiques (affectation en bureaux) et agricoles existantes et à venir selon le rapport des incidences non négligeables.

Sans compter que l'axe humain et social, ainsi que la qualité de vie n'y sont pas ou très peu abordés.

Ainsi outre le fait de lister les faits de créer des lieux de sociabilisations entendu des espaces et équipements de rencontre, des maisons de quartier ou de village, ou encore de munir les quartiers d'espaces publics : places, aires de jeux ou vert qui sont des préceptes de base rien n'est envisagé en terme d'infrastructure publique ou de service. A ce propos, nous regrettons de ne toujours pas avoir eu de retour quant aux études commandées auprès de Meuse Condroz Hesbaye ainsi que de la Fondation Rurale de Wallonie (rencontrée lors du conseil communal du 19 avril 2016) et souhaiterions obtenir le document concernant le schéma de développement territorial de l'arrondissement Huy-Waremme.

Vous l'aurez compris, nos interventions, ce soir auront pour but d'obtenir des éclaircissements sur différents points : sécuritaire, technique, de mobilité.....

Si certaines de nos interventions prêteront à sourire ou excéderont, vous sembleront anodines, posez-vous la question de savoir si vos capacités physiques, vos besoins et préoccupations ont été ou seront les mêmes en tant qu'enfant, adolescent, adulte de 20, 50 ou 80 ans.

Ce document étant préparé, vous aurez peut-être répondu à une partie des questions (questions reprises sous a, b, c, ...) »

- a) Vous avez parlé de 45 hectares à récupérer, le PCAR Centre équivaut à 28 hectares et de justifier la perte de 17 hectares. Cela veut-il dire que le PCAR Coin du mur n'est pas seulement postposé mais définitivement abandonné ?

Monsieur le Bourgmestre répond que le PCAR du Coin du Mur est celui qui parait dans l'arrêté ministériel et qu'il s'agit du titre d'un second PCAR potentiel, dans le cadre d'un phasage.

Monsieur BELTRAN voudrait savoir ce qu'il en est des compensations le long de l'autoroute.

Monsieur le Bourgmestre indique que ce sont des compensations par rapport à la zone économique à proximité du magasin Oh Green, qu'une zone économique près de l'autoroute parait plus intéressante parce que les terres à cet endroit sont de moindre qualité qu'à proximité d'Oh Green et qu'en plus cela permet de créer une voirie vers l'autoroute pour désengorger le trafic.

- b) Passage d'une conduite de gaz haute pression dans la moitié nord, cette zone se situe à proximité des nouveaux quartiers, quelles sont les principes de précautions.

Si l'on comprend que le risque zéro n'existe pas, aucunes dispositions particulières ne sont évoquées, aucune information telle que la diminution du risque selon les distances d'éloignement n'est indiqué ?

Monsieur LEPOT répond qu'il y a une zone non aedificandi de 15 mètres de part et d'autre de l'axe de la conduite FLUXYS.

- c) Au sein du périmètre du PCAR, plusieurs zones constructibles sont concernées par

un aléa d'inondation (pg31/179)

Outre les mesures énoncées tels que le décapage des sols, la plantation d'un maximum de végétations et l'adaptation de l'implantation des aires constructibles..., qu'entendez-vous par des mesures de tamponnement et de maîtrise des eaux de ruissellement en cas de pluies diluviennes sont à prévoir afin d'éviter les inondations voire les coulées de boues vers les bâtiments (pg32/179)

Le risque est potentiel mais à quel degré, quelle fréquence ? Que veut dire aléa inondable faible ? Les pluies diluviennes d'un orage d'été ou des conditions climatiques exceptionnelles ?

Si j'ai bien entendu la notion de 1 fois sur 100 ans, au vu des modifications de l'occupation du sol, ce ratio ne va-t-il pas changer ?

Les risques les plus élevés sont de part et d'autre du ruisseau des Bobesses. A combien estimez-vous le coût des mesures tant pour le particulier que pour la commune ?

Quel pourrait-être le niveau de responsabilité de la commune en cas d'incident ?

Dans ce même d'ordre d'idée, il n'y aucune indication de phasage concernant les 6 bassins d'orage, nous supposons qu'il s'agira d'une des priorités du PCAR, pouvez-vous nous le confirmer ? A combien estimez-vous le coût et le temps d'assainissement du sol ?

Monsieur LEPOT explique qu'on demande parfois d'enlever de la terre pour ne pas entamer les zones de débordements possibles.

Madame HAIDON voudrait savoir si un gros orage d'été, une pluie diluvienne, n'auront pas un impact.

Monsieur LEPOT répond par la négative, indiquant que l'on peut arrêter les eaux par des barrages successifs afin que les eaux arrivent en aval plus lentement. Il ajoute que ce type de barrage s'intègre en outre dans la nature.

Madame HAIDON déclare que le PCAR doit faire l'objet d'une réflexion globale, elle parle notamment du phasage des bassins d'orage.

d) La zone compensatoire de SLB et ses abords se situent sur des zones de consultation en liaison avec des gisements et puits de mine, pour lesquels on ne dispose pas de coordonnées précises.

Quelles peuvent en être les conséquences outre le risque modéré qu'un puit de la classe B8 s'affaisse en cas d'infiltration d'eau ?

Monsieur LEPOT n'a pas de réponse.

Monsieur COLLIN indique avoir découvert sur le site Wall On Map l'obligation de

consultation de la DRIGM. En fait, si l'on devait retravailler dans les zones de Sur-les-Bois, il faudrait préalablement consulter la DRIGM, laquelle enverrait sur place un ingénieur des mines qui, en cas de doute, prescrirait un décapage sur une profondeur de +/- 60 cms (travail déjà effectué précédemment rue de la Tombour).

- e) La commune de Saint-Georges est située en zone d'aléa sismique 3 sur une échelle de 5. Pourriez-vous svp préciser les risques encourus par les bâtiments déjà en place et les prescriptions qui pourraient-être demandées dans l'avenir ? 0,8 mètre / seconde au carré équivaut au déplacement de mille tonnes lors du démarrage d'un laminoire à froid.

Madame HAIDON voudrait savoir s'il y a un réel impact sur le PCAR.

Monsieur COLLIN répond que cela n'a pas été relevé comme étant critique de la part de la DGO4.

- f) En parlant de bâtiments existants, outre le fait que le pseudo-rustique sera à éviter lors d'intervention sur l'espace bâti, les habitations implantées, leurs dépendances et leurs jardins devront-elles se conformer aux nouvelles normes ?

Monsieur LEPOT explique que le principe en urbanisme est d'essayer d'aboutir à quelque chose de cohérent, ce qui signifie que si on introduit une demande allant dans ce sens, en général, on obtient toujours un permis. Il précise toutefois qu'il est toujours possible que certains détails soient refusés ou qu'une modification soit demandée, ce, aussi bien pour des constructions existantes que pour des nouvelles.

- g) Si le projet Bimby permet par sa localisation terrain vierge de construction peut aller dans l'intérêt de la collectivité en proposant une offre diversifiée de logement en ciblant les moments où les intérêts individuels et collectifs se rejoignent, ne fait-il pas part belle aux promoteurs immobiliers entendu le particulier pourra-t-il s'y retrouver ?

Monsieur LEPOT est favorable à la possibilité de construire un deuxième logement dans le fond d'un jardin, ce dans un souci d'utilisation parcimonieuse du sol mais il attire l'attention sur le fait que le PCA ne permet pas de construire tout et n'importe quoi dans le fond des jardins. En ce qui concerne le recours à des promoteurs, vu les procédures coûteuses en matière d'urbanisation de terrains, on confie de plus en plus la démarche du développement de l'habitat dans les villages à des promoteurs : on donne ainsi la préférence à de l'urbanisme de projet, ce qui apporte une cohérence d'ensemble et une meilleure utilisation des terrains.

- h) Et tant que nous abordons le sujet jardin dans la zone 10.6, il est stipulé que chaque maison doit, c'est-à-dire à l'obligation, de comprendre une aire de compostage plane et un arbre fruitier à haute tige d'une variété ancienne et indigène. Si nous comprenons la démarche environnement ne pensez-vous pas qu'au vu de l'évolution de la population par classe d'âge démontrant qu'en 2035 les principales augmentations concerneront les personnes âgées de 70 à 79 ans, plus 19 % et les plus de 80 ans, plus de 56,2 % soit près d'un quart des habitants de la commune

(1300/7600), nous devrions stipuler qu'il est vivement conseillé de comprendre une aire de compostage en lieu et place d'une obligation.

Monsieur COLLIN déclare que c'est repris dans le RIE mais pas totalement dans le PCAR.

- i) Le plan de développement à long terme (PDLT) correspond aux limites maximales du développement des aéroports en Région Wallonne, horizon 2020. La mise en place du PCAR va lui prendre plusieurs années avec une limite de vie dans le temps de 18 ans par le CODT. Outre l'évolution des matériaux et la vigilance recommandée au collège communal, et nous précisons au conseil communal ; Contenu de l'observation relative en fait que les prescriptions ne sont pas établies en corrélations par zone. Pourriez-vous nous préciser à quoi nous devons être attentifs ? Se pourrait-il que les nouvelles zones d'habitations définies dans ce PCAR soit impactées par l'augmentation de nuisances sonores liées au développement de Bierset ?

Madame HAIDON précise qu'elle n'a pas très bien compris la notion de 6 années supplémentaires.

Monsieur COLLIN fournit les explications : le Conseil communal pourra décider de prolonger ou pas de 6 ans la limite de vie du PCAR (devenu SOL) au terme des 18 ans. Il indique qu'on pourra aussi très facilement abroger le SOL.

- j) Dans le même ordre d'idée, outre l'aspect lié au bruit du trafic actuel estimé à 60dba au sud du site et à plus de 70 dba le long de l'autoroute (pages 45,46), ce qui équivaut aux mesures collectées par la SOWAER en 2014 à Sur-les-Bois, considérant que le trafic routier va augmenter proportionnellement avec les constructions, les zones économiques et d'activités.

Monsieur COLLIN explique qu'il existe une réglementation régionale et qu'à chaque demande de permis, le dossier devra être vu par un acousticien qui fixera les normes acoustiques à respecter en fonction de la zone où on se trouvera.

Monsieur le Bourgmestre ajoute que le Plan de développement à long terme (PDLT) est calculé sur base d'un décollage toutes les 3 minutes et qu'il doute qu'on atteigne cette cadence.

- k) Que nous rencontrons déjà aujourd'hui des problèmes aux heures de pointe, que la liaison par le rapido bus vers la gare d'Ans est loin d'être terminée, il faut également prendre en considération que le nouveau PCAR entraînera 3375 à 5820 véhicules supplémentaires par jour en plus et charroi important de camion livrant les commerces.
- l) Quelles sont les pistes envisagées concernant la mobilité (autre accès d'autoroute, la liaison entre les hameaux, la N614 etc) et d'un point de vue nuisances sonores hors prescription de l'isolation acoustique des bâtiments et de protections végétales et autres en bordure de l'E42. Outre la construction de nouvelles voiries, la stabilité des voies de circulation actuelles sont-elles adaptées techniquement et pourront-elles faire face à un tel surplus de circulation ?

Monsieur LEPOT, par rapport à l'E42, mentionne que l'on s'est reculé afin de respecter les normes du point de vue de la qualité de vie, comme demandé dans le RIE. Il signale que la hiérarchisation des voiries démontre la volonté de ralentir la circulation et d'éviter le trafic de transit. Au niveau du bruit, il pense que le PCAR est correct. Il déclare qu'en ce qui concerne le nombre de véhicules qui doivent circuler, une étude a été menée et qu'on a aussi travaillé sur l'aménagement de la Chaussée verte, mais qu'il n'est cependant pas toujours aisé de trouver des solutions en concertation avec le SPW.

Monsieur COLLIN, concernant la mobilité, répète toujours la nécessité de véhicules à Saint-Georges. Il ajoute que nous sommes proches de l'autoroute, ce qui représente des avantages mais aussi des inconvénients. Il rappelle que si le développement du hameau de Sur-les-Bois n'avait pas été entravé par le développement aéroportuaire, on aurait dû faire face à beaucoup plus de véhicules sans avoir la possibilité de créer une voirie directe vers l'autoroute par le nord.

Madame HAIDON déclare qu'il s'agit de trouver des solutions.

Monsieur COLLIN cite la création d'une voirie vers le nord et les solutions proposées par la Régie des routes et autoroutes.

- m) Toujours en parlant de mobilité, il est notifié qu'un parking de délestage derrière la station essence est envisagé. Celui-ci remplacera-t-il celui du pont de l'autoroute ?

Monsieur COLLIN indique qu'à cet endroit, on se trouvera sur une zone privée qui comprendra beaucoup plus d'emplacements de stationnement.

Madame HAIDON demande si cette zone de réflexion pourrait comprendre une partie économique et une partie servant de parking de délestage.

Monsieur COLLIN répond affirmativement.

n) Hormis les chapitres concernant les incidences non négligeables, le PCAR s'arrête uniquement au développement du hameau de St Georges et n'intègre pas celui-ci dans un développement global de la commune.

- Petits rappels sur ces incidences

Incidences relatives à l'activité commerciale au vu des éléments développés et je cite...

#### 2.7.4.1 INCIDENCES RELATIVES À L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

L'affectation « 10.1 » est plus spécifiquement dédiée à l'accueil de « bâtiment à l'usage d'utilité publique, de bureaux et de commerces », associés à de l'habitat. Ainsi, en prenant l'hypothèse que seuls les rez-de-chaussée seront dédiés au commerce, ce sont 26.900 m<sup>2</sup> qui apparaissent susceptibles d'être affectés à l'activité commerciale. Cela reviendrait à pratiquement tripler l'offre actuelle qui atteindrait 42.000 m<sup>2</sup>, soit, par exemple, une surface supérieure à celle aujourd'hui présente à Waremme (35.000 m<sup>2</sup>). Dès lors, le ratio « m<sup>2</sup> de surface commerciale/habitant » passerait de 2,28m<sup>2</sup> à 6,36 m<sup>2</sup>, soit pratiquement quatre fois la moyenne wallonne. A noter qu'à ces nombres viennent s'ajouter les commerces de proximité autorisés en zones « 10.2 » et « 10.3 ».

Cette hypothèse apparaît particulièrement préjudiciable à plusieurs titres. Primo, un tel développement aurait fatalement des répercussions sur l'offre existante, tant au niveau du petit noyau de Stockay qu'à celui de la sortie d'autoroute. En effet, les nouveaux développements en matière d'immobilier commercial visent tout autant à délocaliser des points de vente existant qu'à en créer de nouveaux.

Secundo, ce développement commercial n'est nullement justifié par l'évolution de la demande, c'est-à-dire la croissance démographique. Dès lors, le risque est grand de voir ces nouveaux développements ne pas trouver preneur et rester inoccupés comme c'est de plus en plus souvent le cas.

Pour rappel, le taux moyen de cellules vides est, en Wallonie de 13,5% (Schéma wallon de

Développement commercial approuvé le 24/08/2013).

La faisabilité d'un tel programme devrait être validée au niveau des outils Move et



Logic mis en place dans le cadre de la nouvelle législation en matière d'implantations commerciales.

#### 2.7.4.2 INCIDENCES RELATIVES À L.AFFECTATION EN BUREAUX

En prenant l'hypothèse que seul un étage par bâtiment sera dédié aux bureaux, 26.900m<sup>2</sup> sont susceptibles d'être affectés, dans une proportion plus ou moins importante, aux bureaux. A titre de comparaison, cela représente une surface potentielle pratiquement double de celle du parc Zénobe Gramme à Liège. Or, il est communément admis que le bureau doit préférentiellement s'implanter au sein des coeurs de ville et(ou) à proximité des gares et autres équipements structurants comme les universités ou les aéroports. Pour rappel, un business park est en cours de développement au sein de la zone aéroportuaire de Bierset.

#### 2.7.4.3 INTÉGRATION SOCIALE

Un des objectifs du PCAR est de créer un véritable centre polarisant pour la commune en valorisant les éléments polarisants existants que sont le noyau « urbain » ancien comprenant la maison communale, le centre culturel, une école et quelques commerces et services, implantés dans la partie orientale du périmètre, et l'axe commercial récent implanté dans la partie ouest du périmètre.

Le PCAR contribue à renforcer l'effet polarisant autour de la maison communale par la création d'espaces de convivialité et par plusieurs zones permettant l'inscription d'équipements collectifs et communautaires (voire même la relocalisation de l'école). Le PCAR vise également à renforcer l'effet polarisant de la partie ouest vouée aux activités.

Toutefois, vu les points précédents, l'implantation de commerces et de bureaux, dans ces proportions, n'est pas des plus judicieuse ! On notera que l'implantation d'activités artisanales permettant le maintien et le développement d'activités locales n'est pas programmée.

Ces éléments polarisants sont en outre et de manière plus essentielle insérés dans un tissu bâti dense destiné à la création d'une grande diversité de logements. Ces nouveaux habitants pourront ainsi disposer d'un large panel de fonctions à faible distance favorisant à la fois la mixité et l'intégration sociale au sens large du terme. Concernant un éventuel effet Nimby, la création du nouveau coeur s'effectuant pour l'essentiel sur des terrains vierges, il sera probablement faible.

Le PCAR vise également une densification du tissu villageois à l'est de la rue du Centre. Cette densification, avec généralement des typologies similaires, est en soi souhaitable mais il apparaît que les coeurs d'îlots font, à l'avant-projet, l'objet de propositions trop denses et impliquant la réalisation de voiries disproportionnées.

#### 2.7.4.4 INCIDENCES RELATIVES À L.ACTIVITÉ AGRICOLE

Les incidences du projet sur l'activité agricole sont évaluées à l'échelle du territoire de référence et non exploitation par exploitation. L'appréciation de la viabilité d'une exploitation nécessite des investigations d'une toute autre nature que celles qui doivent être mises en oeuvre dans le cadre d'un rapport sur les incidences environnementales puisqu'elle devrait passer par un examen personnalisé de chaque

situation individuelle dont la diversité échappe à toute tentative de généralisation.

Quels sont les vecteurs de décisions concernant l'agrandissement de l'activité économique considérant que des données fournies par MCH indiquaient que les emplois étaient exercés majoritairement par des personnes habitants hors communes. Comme vous l'avez souligné 92,5% des emplois à Saint-Georges sont occupés par des personnes vivant hors commune et 85,8% des Saint-Georgiens travaillent à l'extérieur de la commune.

Est-ce une volonté politique ou une réalité territoriale indispensable et si c'est sur un besoin défini lequel et quels sont les orientations des études qui l'argumentent ?

En conclusion, si les grandes orientations en matières architecturales sont développées dans ce PCAR, nous restons sur notre faim concernant le mode de vie.

Même si nous sommes conscients que le projet proposé concerne uniquement le PCAR Centre, si nous pouvons nous entendre sur les grandes lignes, les options générales et prescriptions urbanistiques, nous souhaiterions que nos interrogations soient incluses dans les remarques de l'enquête publique et que la cohésion sociale ne se limite pas au seul hameau de St Georges et ce afin de permettre d'entrevoir un avenir dans sa globalité pour l'entièreté des habitants de la commune.

Monsieur LEPOT explique que toute une réflexion est de dire que Saint-Georges a la capacité d'accueillir des activités économiques en fonction de sa situation à proximité de l'autoroute, des communes voisines, ... Il déclare que l'habitat en zone centrale va dans le sens d'assumer le développement, qu'il s'agit d'une démarche continue.

Monsieur le Bourgmestre, en matière de cohésion sociale, pense qu'une réflexion peut être menée par le biais du PCDR et qu'il en est de même pour les transports en commun au sein de la commune.

Monsieur BELTRAN, pour revenir sur la mobilité, a presque envie de dire que le PCAR Centre est plutôt un pari. Il estime qu'il y a beaucoup d'incertitudes en matière de mobilité. Il signale que dans le RIE, il est stipulé que les rues du Centre et Rodge Mâle seraient gravement impactées. Il déclare que dans le RIE on mentionne une augmentation des trottoirs et ne comprend pas bien le lien de cause à effet du point de vue de la circulation.

Monsieur COLLIN explique que le principe est que les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer aisément (idem pour les poussettes). Il précise que la rue Rodge Mâle restera une voirie de desserte.

Monsieur le Bourgmestre estime que l'enjeu le plus important du PCAR est de rendre à la commune ce qu'elle a perdu avec le développement de Bierset.

Monsieur BELTRAN déclare qu'il en est de même pour le PCAR du Coin du Mur.

Monsieur BELTRAN aimerait une analyse semblable à celle effectuée pour le PCAR Centre pour tout le territoire communal.

Monsieur le Bourgmestre répond que cela se révélerait très coûteux.

Monsieur SALMON déclare que l'on parle de prescriptions à titre indicatif et voudrait dès lors savoir quel sera encore le rôle de la CCATM.

Monsieur COLLIN indique que la CCATM sera consultée obligatoirement pour certains projets, en vertu du CoDT.

Monsieur SALMON déclare que les gens ne seront pas obligés de suivre les prescriptions.

Monsieur COLLIN répond qu'ils devront les suivre et qu'en raison des délais de rigueur mis en place, les demandeurs auront tout intérêt à solliciter un avis préalable pour certains projets.

Monsieur BRICTEUX émet un regret : il aurait voulu voir une maquette représentant le PCAR, car il juge que c'est parfois édifiant. Il constate le nombre restreint de matériaux, ce qui à son sens va rendre une uniformité qui l'interpelle, qui ne lui plait pas trop. Il aurait préféré avoir une identité par quartier car il y avait alors moyen de faire preuve d'originalité. Il ajoute qu'il n'a pas envie d'une cité dortoir et déplore le manque de lieux de convivialité.

Monsieur LEPOT ne suit pas Monsieur BRICTEUX en ce qui concerne les espaces de convivialité.

Monsieur BELTRAN suggère d'engager la RCA dans l'élaboration des projets sur terrains communaux parce que les projets réalisés par des promoteurs auront des coûts plus élevés.

Monsieur le Bourgmestre considère impossible pour une RCA de porter une telle démarche qui représente des millions d'euros.

Monsieur LEPOT ajoute que les prix « promoteurs » ne sont pas toujours plus élevés que les prix « particuliers ».

Monsieur BELTRAN déclare que si la commune n'investit pas, il ne voit pas à quoi elle sert. Il indique que les communes voisines impactées par l'aéroport ont développé des projets et que la commune a pour mission d'investir.

Monsieur le Bourgmestre répond qu'il faut pouvoir disposer des moyens humains adéquats pour pouvoir suivre de tels projets. Il signale qu'en ce qui concerne la voirie située dans la zone réservée, elle sera soit financée par la commune, soit pour moitié par la commune et pour moitié par la SPI, ce qui serait logique si cette voirie dessert la zone économique.

Le Conseil communal, réuni en séance publique ;

Vu la délibération du Conseil communal du 22/12/2010 décidant de solliciter du Gouvernement wallon l'autorisation d'élaborer deux plans communaux d'aménagement en vue de réviser le plan de secteur et d'approuver la motivation de la demande en fonction du SDER et des articles 1er, 46, et 48 du CWATUPE ;

Vu l'arrêté ministériel du 27/06/2013 relatif au PCAR-Centre ;

Vu les délibérations du Conseil communal du 15/07/2013 approuvant les conditions et le mode de passation des marchés de services relatifs à l'élaboration du PCAR-Centre et à la réalisation du RIE du PCAR;

Vu la délibération du Collège communal du 12/08/2013 attribuant le marché relatif à l'élaboration du PCAR-Centre à QUADRA SPRL ;

Vu la délibération du Collège communal du 02/09/2013 attribuant le marché relatif à l'élaboration du RIE du PCAR à PLURIS SCRL;

Vu la délibération du Conseil communal du 28/11/2013 désignant le bureau d'études QUADRA en qualité d'auteur de projet pour l'élaboration du PCAR-Centre et le bureau d'études PLURIS en qualité d'auteur de projet pour la réalisation du RIE du PCAR-Centre ;

Considérant les premiers attendus du rapport des incidences environnementales qui mettent en exergue l'existence au sein du périmètre d'étude du PCAR-Centre d'une zone de bruit A ( $L_{den} \geq 70$  dB(A)) et d'une zone de bruit B ( $L_{den} \geq 66$  et  $< 70$  dB(A)), résultant du cumul des bruits autoroutiers et aériens ;

Vu la délibération du Conseil communal du 20/03/2014 par laquelle il décide de revoir le périmètre d'étude et la destination des zones ;

Vu l'arrêté ministériel du 08/09/2014 autorisant et justifiant l'élaboration du PCAR-Centre en vue de réviser le plan de secteur ;

Vu l'avant-projet de PCAR-Centre établi par le bureau d'études QUADRA en date du 12 juin 2015 ;

Vu la délibération du Conseil communal du 24/06/2015 adoptant l'avant-projet de PCAR-Centre;

Vu la délibération du Conseil communal du 25/06/2015:

- prenant connaissance des points à étudier par l'auteur du RIE exprimés par le CWATUP (article 50) et dans l'arrêté ministériel du 08/09/2014 relatif au PCAR-Centre (article 4),
- décidant d'ajouter des points d'intérêt à étudier par l'auteur de projet du RIE,
- décidant de soumettre le projet de contenu du RIE à la CCATM, au CWEDD et aux éventuelles instances utiles;

Vu la délibération du Conseil communal du 09/09/2015 entérinant les positions prises par la CCATM (avis favorable unanime) et le CWEDD (absence d'avis) quant au projet de contenu du RIE du PCAR-Centre;

Vu la délibération du Collège communal du 21/02/2017 approuvant le projet de PCAR – Centre constitué des documents établis par le bureau d'études QUADRA en date du 13/02/2017;

Vu l'avis favorable assorti d'observations du 07/04/2017 du SPW – DGO4;

Attendu que le Bureau d'études QUADRA a modifié le dossier en tenant compte des remarques de la DGO4;

Considérant qu'en ce qui concerne la remarque relative au peu de détails au niveau de la structuration du bâti, les autorités communales, après concertation avec le bureau d'études, estiment qu'apporter plus de précisions au niveau des prescriptions n'est pas un critère de qualité et que le fait de travailler sur de grandes surfaces avec des promoteurs sera un gage de cohérence;

En ce qui concerne le plan de situation existante de droit, les différentes profondeurs de zones de bâtisses indiquées sur les plans correspondent au bâti existant et tiennent compte des zones capables;

Pour ce qui est du paysage et des espaces verts méritant d'être conservés et intégrés dans la composition urbanistique, une figure est reprise aux pages 13 et 14 des options et les autorités communales seront particulièrement attentives aux éléments existants lors des réunions avec les promoteurs et lors de l'examen des dossiers de permis;

Concernant la densité dans les zones de l'école de Saint-Georges et de la rue de la Vallée, ces zones peuvent évoluer, principalement celle de l'école, en fonction du développement de l'école sans pouvoir prévoir d'échéance actuellement et il conviendra que les autorités communales se réfèrent au développement démographique de la Commune en imposant une densité aux projets qui seraient présentés en tenant compte d'une densité compatible avec l'environnement de l'époque;

En ce qui concerne l'observation relative au fait que les prescriptions ne sont pas établies en corrélation avec les options par zone, les deux remarques suivantes peuvent être formulées :

- La mise en oeuvre du PCAR durera de nombreuses années (cependant durée de vie limitée par le CoDT à 18 ans) et les matériaux pourront encore évoluer,
- La DGO4 semble penser qu'il pourrait y avoir des demandes de permis faites par des particuliers et que dans ce cas, on soit confronté à devoir admettre des bâtiments très différents l'un à côté de l'autre – même réflexion pour le type de toiture. Le Collège communal devra être attentif à maintenir une cohérence, particulièrement dans les zones déjà bâties, les nouvelles zones feront quant à elles l'objet de permis groupés de grande importance, rendant la cohérence plus facile.

En conclusion des deux remarques qui précèdent, on peut stipuler que la liste des matériaux et leurs coloris reprise dans les prescriptions des différents zones reflète la volonté de pouvoir laisser évoluer le PCAR vers une nouvelle architecture qui devra cependant respecter le bâti existant et vernaculaire;

A l'unanimité :

DECIDE :

Article 1 :

**D'approuver** le RIE et le projet de PCAR-Centre tel qu'il résulte des éléments suivants datés du 23/04/2017:

- PCAR-Centre : options,
- PCAR-Centre : prescriptions urbanistiques,
- PCAR-Centre : plan de la situation existante de droit PCAR –Projet (n° 1/11),
- PCAR-Centre : plan de la situation existante de droit – Zones de compensations – Sur-les-Bois/Projet (n° 2/11),
- PCAR-Centre : plan de la situation existante de droit – Zones de compensations – Tige des Morts/Projet (n° 3/11),
- PCAR-Centre : plan de la situation existante de fait PCAR – Projet (n° 4/11),
- PCAR-Centre : plan de la situation existante de fait – Zones de compensations – Sur-les-Bois/Projet (n° 5/11),
- PCAR-Centre : plan de la situation existante de fait - Zones de compensations –Tige des Morts/Projet (n° 6/11),
- PCAR-Centre : plan de destination – Projet (n° 7/11),
- PCAR-Centre : plan masse – Projet (n° 8/11),
- PCAR-Centre : plan de destination – Zones de compensations – Sur-les-Bois/Projet (n° 9/11),
- PCAR-Centre : plan de destination – Zones de compensations – Tige des Morts/Projet (n° 10/11),
- PCAR-Centre : plan de phasage – Projet (n° 11/11).

Article 2 :

Le projet de PCAR – Centre tel qu’adopté sera soumis à enquête publique.

2. **Procès-verbal de la séance publique du conseil communal du 30/03/2017.**  
**Adoption.**

Le Conseil communal, réuni en séance publique ;

ADOPTE unanimement le procès-verbal de la séance publique du Conseil communal du 30 mars 2017.

3. **Numérotation de la rue Petite Bourroux - Décision.**

Le Conseil communal, réuni en séance publique ;

Vu la circulaire du 07/10/1992 relative à la tenue des registres de la population et des étrangers ;

Vu sa délibération du 28 avril 2016 décidant de dénommer « rue Petite Bourroux » la voirie d’accès à la nouvelle maison de repos du CPAS ;

Attendu qu’il convient de numérotter les habitations de la rue Petite Bourroux ;

A l’unanimité :

DECIDE de procéder à la numérotation des immeubles de la rue Petite Bourroux comme suit :

Rue et Numérotation actuelle	Nouvelle numérotation
------------------------------	-----------------------

<b>suivant le registre de population</b>	
Rue du Centre – Terrain vide	Rue Petite Bourroux, 1
Rue de Centre - Garages	Rue Petite Bourroux, 3
Rue du Centre – Garages + Grange	Rue Petite Bourroux, 5
Rue du Centre, 21	Rue Petite Bourroux, 7
Terrain vide	Rue Petite Bourroux, 9
Maison de repos du CPAS	Rue Petite Bourroux, 11
Résidence-services	Rue Petite Bourroux, 13/01
Résidence-services	Rue Petite Bourroux, 13/02
Résidence-services	Rue Petite Bourroux, 13/03
Résidence-services	Rue Petite Bourroux, 13/04
Résidence-services	Rue Petite Bourroux, 13/05

#### **4. Fabrique d’Eglise de DOMMARTIN – Compte de l’exercice 2016. Adoption.**

Le Conseil communal, réuni en séance publique ;

Vu la loi du 04 mars 1870 sur le temporel des cultes telle que modifiée ;

Vu le décret du 13 mars 2014, publié au Moniteur belge du 04 avril 2014, entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, modifiant le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation ainsi que diverses dispositions relatives à la tutelle sur les actes des établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Attendu que toutes les dispositions relatives à la tutelle sur les actes des établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ont été rassemblées et intégrées dans le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation, plus précisément dans le **titre VI du livre premier de la troisième partie du Code, article L3161-1 et suivants** ;

Vu la circulaire du 12 décembre 2014 de Monsieur Paul FURLAN, Ministre wallon des Pouvoirs locaux, de la Ville, du Logement et de l’Energie portant sur la tutelle sur les actes des établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Vu le compte de l’exercice 2016 arrêté par le Conseil de Fabrique d’Eglise de la paroisse Saint-Martin de DOMMARTIN, commune de SAINT-GEORGES S/M, en séance du 28 mars 2017 ;

Attendu que ledit compte est parvenu au Collège communal le 03 avril 2017, qu’il comprend la délibération du Conseil de Fabrique ainsi que les pièces justificatives requises ;

Vu le rapport du Chef diocésain dressé en date du 04 avril 2017 et parvenu au Collège communal le 06 avril 2017 ;

Considérant que le Chef diocésain a arrêté et approuvé le compte dont question moyennant les remarques suivantes :

- « Recette 20 : ajout du boni du compte 2015 : 3353,60 € et non 0 €.
- Dépense 11 : manuels d’inventaires : non payé (24 €) – Demande interdiocésaine – A régulariser en 2017.
- Dépense 6A : paiement facture 543,53 € (et non 543,59 € montant facture) – Voir

*extrait de banque.*

- *Dépense 35A : paiement facture 310,97 € (et non 310,91 €) – Voir extrait de banque.*
- *Pourriez-vous fournir au prochain compte, les extraits de compte en « liasse » annotés de leurs articles ? » ;*

Considérant qu'à l'examen du compte, l'autorité communale a constaté que l'autorité diocésaine a indiqué un montant erroné au niveau de la rectification de la dépense 6A : le montant corrigé doit être de 545,53 € au lieu de 543,53 €, toutefois le total rectifié des dépenses arrêtées par l'Evêque est correct (1.024,88 €) ;

Considérant que le compte ne viole pas la loi ;

Attendu qu'il y a lieu d'approuver le compte de l'exercice 2016 de la Fabrique d'Eglise de DOMMARTIN moyennant les corrections suivantes à apporter :

- Chapitre II – Recettes extraordinaires : poste 20 « Boni présumé de l'exercice X-1 » : il faut inscrire au compte 2016 la somme de 3.353,60 € au lieu de 0,00 € ;
- Chapitre I – Dépenses relatives à la célébration du culte, arrêtées par l'organe représentatif agréé : poste 6A « Combustible - chauffage » : il faut inscrire la somme de 545,53 € au lieu de 545,59 € ;
- Chapitre II – Dépenses soumises à l'approbation de l'organe représentatif agréé et à la décision du conseil communal : poste 35A « Entretien et réparation des appareils de chauffage » : il faut inscrire la somme de 310,97 € au lieu de 310,91 € ;

A l'unanimité :

### **ARRETE :**

#### **Article 1<sup>er</sup> :**

**Est approuvé**, en accord avec le Chef diocésain, le compte de l'exercice 2016 de la Fabrique d'Eglise de la paroisse Saint-Martin de DOMMARTIN, commune de SAINT-GEORGES S/M, arrêté par son Conseil de fabrique en séance du 28 mars 2017 tel que **réformé** comme suit :

- **Situation avant réformation :**

Recettes totales : 4.082,25 €

Dépenses totales : 3.337,74 €

Boni : 744,51 €

- **Rectifications :**

- Chapitre II – Recettes extraordinaires : poste 20 « Boni présumé de l'exercice X-1 » : il faut inscrire au compte 2016 la somme de 3.353,60 € au lieu de 0,00 € ;
- Chapitre I – Dépenses relatives à la célébration du culte, arrêtées par l'organe représentatif agréé : poste 6A « Combustible - chauffage » : il faut inscrire la somme de 545,53 € au lieu de 545,59 € ;
- Chapitre II – Dépenses soumises à l'approbation de l'organe représentatif agréé et à la décision du conseil communal : poste 35A « Entretien et réparation des appareils de chauffage » : il faut inscrire la somme de 310,97 € au lieu de 310,91 € ;

- Le total général des recettes portées au compte 2016 s'élève à 7.435,85 € au lieu de



- 4.082,25 € ;
- Le compte de l'exercice 2016 se solde par un boni de 4.098,11 € au lieu de 744,51 €.
  
  - Récapitulation des résultats après réformation :  
Recettes totales :       **7.435,85 €**  
  
Dépenses totales :       **3.337,74 €**  
  
Boni :                       **4.098,11 €**

Article 2 :

En cas de refus d'approbation de l'acte ou d'approbation partielle, un recours auprès du Gouverneur de la Province est ouvert à l'organe représentatif agréé ou l'établissement local dans les trente jours de la réception de la présente décision du Conseil communal.

Article 3 :

La présente décision sera notifiée par envoi recommandé :

- au Conseil de la Fabrique d'Eglise de la paroisse Saint-Martin de DOMMARTIN, commune de SAINT-GEORGES S/M,
- à Monsieur l'Evêque de Liège

La présente décision sera notifiée sous pli ordinaire :

- à Madame la Directrice financière de la Commune de SAINT-GEORGES S/M.

**5. Plan d'investissement 2017-2018 – Modification. Adoption.**

Le Conseil communal, réuni en séance publique ;

Revu sa délibération du 30 mars 2017 adoptant le Plan d'investissement communal 2017-2018 (PIC 2017-2018) ;

Attendu qu'il résulte de la réunion qui s'est tenue ce 26 avril 2017 à la Maison communale en présence d'un représentant du Service Public de Wallonie, DGO1, que le PIC 2017-2018 adopté le 30/03/2017 doit être modifié pour les raisons suivantes :

- Investissement n° 1 : égouttage de la Chaussée Verte au droit du village de Dommartin : les frais d'études d'un montant de 48.179,98 € (58.297,78 €TVAC) doivent être inclus dans l'intervention SPGE et non être financés à 50 % par la Commune et à 50 % par la Wallonie, contrairement à ce que prévoit la fiche technique ;
- Investissement n° 4 : réfection de la rue des Hagnas : le remplacement de l'égout peut bénéficier de l'intervention SPGE ;
- Les sommes ainsi récupérées permettent l'inscription d'un investissement n° 5 au PIC 2017-2018 ;

Vu les 5 investissements repris dans le tableau annexé à la présente délibération :

1. Egouttage de la Chaussée Verte au droit du village de Dommartin : 688.251,18 €TVAC,
2. Réfection de la rue des X Bonniers : 66.541,89 €TVAC,
3. Réfection de la rue du Pouhon : 90.754,08 €TVAC,
4. Réfection de la rue des Hagnas : 120.497,54 €TVAC ;

5. Réfection de la rue Fond du Ruisseau : 55.766,40 €TVAC ;

Considérant que l'estimation des montants à prélever sur fonds propres communaux s'élève à **154.681,63 €TVAC**, que l'estimation de l'intervention régionale (DGO1) est du même montant et que l'estimation de l'intervention SPGE est de **712.447,84 €HTVA** ;

A l'unanimité :

**ADOPTE** le Plan d'investissement communal 2017-2018 (PIC 2017-2018) modifié repris dans le tableau annexé à la présente délibération.

### **POINTS INSCRITS PAR LE GROUPE ECOLO :**

#### **a) Mobilité sur la N614 et aux sorties 5 de l'E42**

A Saint-Georges-sur-Meuse, le développement du zoning commercial occasionne un encombrement quotidien de la sortie 5 de l'autoroute E42 durant les heures de pointe. Une nouvelle fois, nous tenons à attirer l'attention des autorités communale, provinciale et régionale sur le danger que représente cette situation. Le Gouverneur de la Province a communiqué à ce sujet:

*"Des travaux de réparation du revêtement de la voie 1 (droite) sont prévus sur l'autoroute A15/E42 vers Namur entre les P.K. 11.500 à 12.750 ainsi que de la sortie et de l'accès Saint-Georges en direction de Namur.*

*Le chantier sera également l'occasion d'allonger la bande de décélération de la sortie vers Saint-Georges et pour mettre à 2 voies cette sortie.*

*Dès lors, du lundi 08/05/2017 05h00 au jeudi 11/05/2017 à 6h00 au plus tard, l'autoroute A15/E42 vers Namur sera ramenée à 2 voies de circulation entre les P.K. 10.800 et 13.200 à SAINT-GEORGES. Les largeurs des voies seront rétrécies pour être ramenées à 3m pour la voie de droite et à 2.7m pour celle de gauche.*

*Les accès et sorties n°5 de Saint-Georges seront fermés et déviés via les échangeurs 4 de Flémalle et 6 de Villers-Le-Bouillet.*

*La vitesse sera limitée à 50km/h."*

Notre groupe pense que ces mesures ne sont pas suffisantes. Notre groupe demande que des mesures plus importantes soient planifiées afin d'améliorer la mobilité sur la N614 et aux sorties de l'E42, que celles-ci s'intègrent dans un plan global de mobilité sur l'ensemble du territoire communal.

Monsieur SALMON a appris qu'il y allait avoir une autorisation permanente de sortie au niveau du restoroute de Verlaine, cela, de source sûre pense-t-il. Il déclare que les travaux au niveau de la sortie St-Georges sont déjà terminés et qu'il s'agit d'une bonne nouvelle. Il voudrait savoir ce que l'on fera s'il s'avère que malgré ces mesures, la situation est toujours aussi dangereuse. Il ajoute qu'il est intéressant de constater que les citoyens proposent des solutions.

Monsieur le Bourgmestre considère qu'il faut tenir compte de l'évolution des communes voisines. Il signale qu'entre 2005 et 2014, le nombre de véhicules en circulation sur la

zone de police Meuse-Hesbaye a augmenté de 20 %. Il déclare qu'il existe une Commission provinciale de Sécurité Routière (CPSR) à laquelle participent les communes et les zones de police et qu'à l'occasion de ces réunions, chacun apporte sur la table les problématiques vécues. Il annonce que plusieurs décisions ont été prises lors des dernières réunions (04/10/2016, 13/12/2016 et 12/01/2017) :

- La première décision tombée est l'allongement de la bande de décélération et le doublement de la bretelle de sortie de l'autoroute : les travaux ont été réalisés ;
- La seconde décision consiste à procéder à un comptage des véhicules pour aboutir à l'établissement de feux intelligents. Le comptage a été reporté suite aux travaux en cours au niveau de la Grand' Route de Verlaine car le résultat aurait été faussé.

Monsieur SALMON demande si vu le danger et l'urgence, il est envisageable d'avoir une présence policière pour régler la circulation.

Monsieur le Bourgmestre répond que tout dépendra du résultat que donneront les travaux qui viennent d'être réalisés à la sortie de l'autoroute.

Monsieur SALMON tient à dire que son groupe apprécie le fait qu'il y ait une démarche effectuée mais attire l'attention sur la dangerosité de l'endroit et demande s'il peut compter sur une réaction si la sortie est encore engorgée malgré les modifications intervenues.

Monsieur le Bourgmestre répond affirmativement en précisant que le Chef de Zone est particulièrement préoccupé par cette problématique.

#### **b) Représentation ECOLO au Conseil de l'Action sociale**

Le groupe ECOLO propose Vincent DELVAUX en remplacement de Charlotte HAMENDE qui a présenté sa démission pour des raisons professionnelles.

Le point sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil communal.

#### **c) MCH**

Le groupe ECOLO s'interroge sur l'absence de réaction de MCH par rapport aux mesures décidées lors des Conseils précédents. Que deviennent tous les projets évoqués par les représentants de MCH ? Que deviennent l'étude auprès des commerçants, l'aménagement du centre de Stockay et la redynamisation économique de ce centre ?

Monsieur BELTRAN indique avoir reçu le mail venant de MCH par lequel Madame LIBERT justifie le retard accumulé dans ce dossier. Il estime que les délais d'attente sont toutefois très longs. Il se réjouit qu'une réunion soit programmée sous peu.

Monsieur le Bourgmestre signale que la réunion est fixée au 15 juin 2017 et que l'heure sera communiquée aux représentants de l'opposition dans les plus brefs délais.

Monsieur le Bourgmestre-Président clôt la séance à 23h05.

La Directrice générale,

Par le Conseil ;

Le Bourgmestre,

Folio 20

Catherine DAEMS.

Francis DEJON.