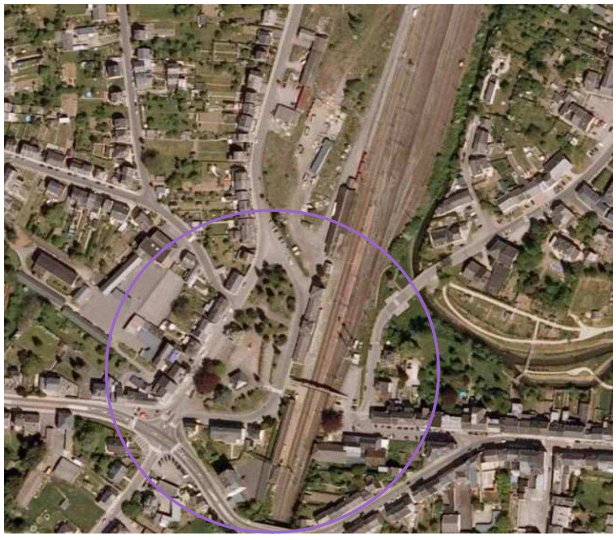
ACTION 2 : ENTRÉE NORD

1.1. CONTEXTE

1.1.1. Localisation


Sources Google map – Microsoft 2011

Ce périmètre d'actions (+/-1,81 ha) se situe à l' "Entrée Nord " d'Athus, il est situé à l'angle sud d'un vaste triangle délimité par la A28, la N88 et le chemin de fer. Greffé sur la gare[1] SNCB et la N88 (Virton / Petange), il intègre l'entièreté de la place des Martyrs. Il s'agit donc, à proprement parlé, d'une zone d'interface.

[1] *La gare d'Athus se situe à une extrémité de la ligne 165 menant à Libramont Chevigny (ce qui correpsond également au tronçon sud de la relation "Athus – Meuse") ainsi qu'à lextrémité de la ligne 167 vers Autelbas (au sud d'Arlon) faisant donc la jonction avec la ligne 162 Namur Luxembourg. Située à proximité du point tri-frontalier franco-belgo-luxembourgeois, la gare est également reliée à Rodange (au Grand Duché de Luxembourg). Elle fut également reliée à Longwy (en France) jusqu'au milieu des années '90 - http://fr.wikipedia.org/*

Une passerelle piétonne, sur le chemin de fer, permet de relier la place des Martyrs à la rue Arend / Grand rue et au parc situé le long de la Messancy (est du périmètre).

L'ouest de la place est bordé par la rue de la Station, voirie locale desservant le quartier d'habitat Dolberg. Une importante école primaire dispose d'un accès principal sur celle-ci.

Le carrefour avenue de la Libération / rue de France / rue de la Jonction / rue de la Station ferme le sud du périmètre.

1.1.2. Contexte historique

La gare d'Athus date de 1861, elle sera agrandie dès 1901. Le quartier s'urbanise dès 1871. Un hôtel (1876) , une épicerie (1884), un café suivront. L'école primaire IMMA date de 1937.

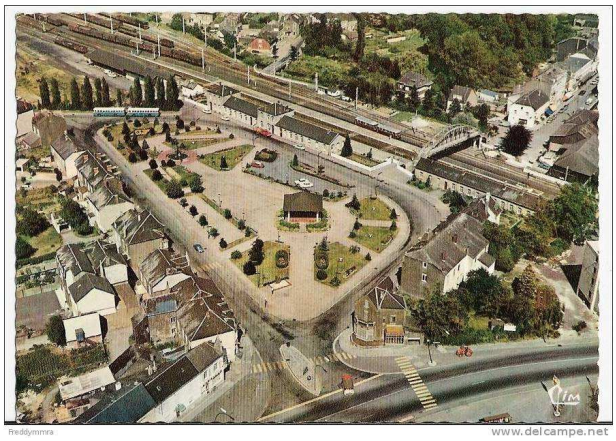
En 1971, la Commune acquière l'hôtel Bonnardeaux pour y regrouper différentes organisations culturelles et sociales. Le Home Lorrain rachète le bâtiment en 1998 , pour y créer 10 appartements sociaux.

L'implantation du chemin de fer provoquera la coupure de la nationale vers Aubange. Un passage à niveau sera installé jusqu'en 1938. Une passerelle piétonne permet la traversée des voies dès 1883. Le premier pont routier traversant les voies date de 1878.

La rue de la Gare (Station) sera aménagée en 1953, suivie en 1954 par la création de la place des Martyrs (sur les terrains libérés de l'ancienne gare de triage, cédés à la Commune en 1948) et de l'installation du kiosque (1957), de la fontaine (1958) ainsi que du mémorial (1962). Le canon offert par le 20A est quant à lui implanté en 1993. [2]

La crise des années 70 et la fermeture de l'usine d'Athus en 1977, suivies par la suppression des trains de voyageurs vers la Belgique (1991, remplacés par des bus), réduira l'activité de la gare et provoquera le déclin du quartier...

Cette gare conserve néanmoins un statut de gare frontière (CFL – SNCB) ce qui lui permet donc de recevoir, sans surcoût de passage de frontière, les voyageurs en déplacement vers le pays voisin.



Source : Delcampe.net

[2] Chronologie reprise IMMA - http://www.iblogyou.fr/

Les chemins de fer luxembourgeois Prince Henri établissent la liaison Athus Pétange le 1er décembre 1874. Deux ans plus tard le 6 novembre 1876, la ligne Athus-Signeulx est mise en service sur 14 km. Elle permet déjà de ramener le minerai de fer et les productions des usines et minières d'Halanzy et de Musson. C'est le début de la ligne Athus-Meuse qui détournera le trafic marchandises de la ligne Bruxelles-Luxembourg. La ligne qui relie Athus – Virton – Bertrix - Dinant – Namur sera progressivement équipée à double voie entre 1922 et 1927.
...
Lors de son arrivée à Athus, le chemin de fer a interrompu la Grand- Rue. Auparavant, celle-ci pouvait rejoindre en droite ligne la côte d'Aubange. Un passage à niveau avec barrière est aménagé pour permettre la traversée des voies par le charroi. Ce passage ne sera définitivement supprimé qu'à la veille de la seconde guerre mondiale. Pour les piétons, une passerelle en fer sera construite en 1883 à côté de ce passage à niveau. Une seconde passerelle en béton la remplace en 1938. ....[3]

En 2011, le bâtiment de la gare est dans un état assez dégradé. Un minimum d'activités y subsiste (...) mais les guichets et la salle d'attente sont fermés. L'état des bâtiments annexes (lampisterie et halle à marchandise) est assez désolant : la plupart des fenêtres en sont brisées, et des incendies y ont été perpétrés[4]

1.1.3. Statut juridique

Plan de secteur

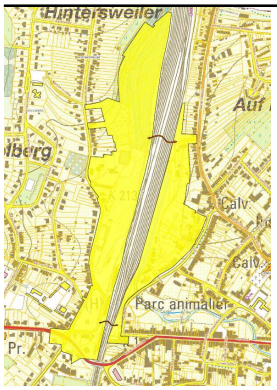
Extraits du Plan de secteur (AR 27/03/1979)

Le périmètre de l'action se situe majoritairement en zone d'habitat au plan de secteur. Une partie (Nord-Est) est inscrite en zone de services publics et d'équipements communautaires (assiette du chemin de fer).

PCA

En septembre 2010, dans la foulée de l'étude de rénovation urbaine, la Commune d'Aubange a programmé l'élaboration d'un PCA afin de préciser l'urbanisation des terrains appartenant à la SNCB.

[3] http://www.le-grand-aubange.be/
[4] http://fr.wikipedia.org/



Proposition de périmètre de PCA

RCU[5]

3 zones concernent le périmètre de l'action, en tout ou en partie :

III6	Sous-aire de rue urbaine diversifiée
III8	Sous-aire de rue commerçante
X3	Aire de chemin de fer

SSC[6]

Le SSC est en cours de révision. Il intégrera les réflexions menées dans le cadre de la RU.

On peut noter que ce périmètre d'actions n'était pas repris dans le périmètre de RU retenu à l'époque de l'élaboration de ce schéma de structure communal. Une seule action concerne celui-ci, en tout ou en partie :

At. 16	Aménagement de carrefours

Statut des voiries

La rue de la Jonction et l'avenue de la Libération (N88) sont des voiries nationales, gérées par la Région wallonne. Les autres voiries sont communales. La place des Martyrs (pour partie) est une ancienne propriété de la SNCB et a été cédée à la Commune en 1948[7].

Statut des propriétés

Les bâtiments de la gare (1192 2K, 2289 2C) et le kiosque (cabine électrique - 1192 5) sont repris comme propriétés de la SNCB Holding. La place a été cédée -en partie- à la Commune en 1948. La SNCB Holding est également propriétaire de vastes terrains situés au nord de la place, où anciennement étaient aménagés de très nombreux faisceaux de voies.
Les autres immeubles intégrés dans cette action sont propriétés privées.

[5] RCU 1991
[6] SSC 1991
[7] Voir en annexe les extraits des délibérations du CC

Références cadastrales

ATHUS section B n° 1192 2 K - 2289 2 C(partie) - 1192 5 - 1482 T (partie) - 1483 L (partie) - 1484 N (partie) - 2334 X (partie) - 2294 A 2

1.1.4. Contexte urbanistique

Le bâti

Ce périmètre, constitué essentiellement par l'espace public, comprend ou longe plusieurs fonctions d'intérêt public majeures). Ainsi donc :

- la gare : nous sommes en présence d'une gare SNCB-CFL, désaffectée, devenue principalement halte, à forte fréquentation estudiantine
- l'École Fondamentale Libre et l'Institut Cardijn Lorraine développé en intérieur d'îlot (ce dernier a ses accès rues Luttgens et des Métallurgistes).

Rue des Métallurgistes (hors périmètre), nous trouvons également la caserne des pompiers, le siège de Habitations Sud-Luxembourg, le tennis club Athus, ... Le CPAS d'Aubange est implanté avenue de la Libération.

Outre ces fonctions publiques, le quartier est essentiellement résidentiel. L'habitat y est de caractère urbain (bâti semi-continu R+1+T) sur la place pour devenir plus lâche en son sein (vaste lotissement traditionnel d'habitat individuel).

Comme nous l'avons évoqué, au sud de la place, un ancien hôtel a été restructuré en logements sociaux, fin des années '90.

En termes urbanistique et architectural, hormis la gare qui, par son classicisme et sa disposition, a un bon rapport à l'espace public, le bâti ne dispose pas d'autre qualité que son homogénéité d'ensemble.

Plusieurs « monuments » ou témoignages historiques sont implantés sur la place des Martyrs :

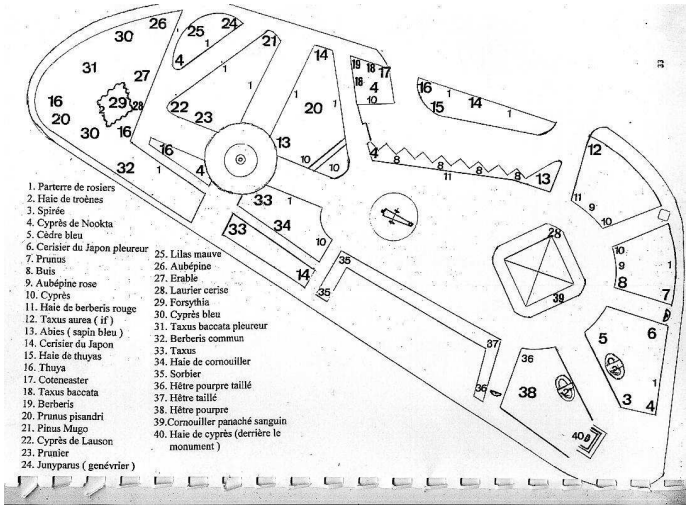
- la fontaine des Quatre Saisons (réplique d'une fontaine de Versailles, provenant du château Muller-Tesch de Messancy) ;
- un kiosque, témoin de la présence de nombreuses harmonies ;
- un canon offert à la ville par le 20A ;
- un mémorial à la mémoire des résistants.

Un moule en fonte ayant servi à couler des lingots d'acier à l'aciérie de l'Usine d'Athus marque le rond-point rue Arend – Grand rue.

Les espaces publics et aménagements paysagers

Depuis sa création, la place des Martyrs a fait l'objet de plantations régulières. Le plan ci-après reprend l'implantation de celles-ci. Le projet d'aménagement devra intégrer les

éléments les plus remarquables[8].



Inventaire des plantations - source IMMA

On notera que l'est du quartier Dolberg (vaste quartier d'habitation) est uniquement alimenté par deux rues : les rues de la Station (carrefour avec l'avenue de la Libération / rue de France / rue de la Jonction) et des Métallurgistes (av de la Libération) Cet accès n'est pas des plus aisés car relativement étroit.

Nous pouvons donc conclure que la majeure partie du trafic généré par le quartier du Dolberg emprunte le carrefour entre la N88a (rue d'Aubange – Jonction) et la rue de la Station. Ce carrefour est régulé par des feux gérés par simple programmation temporelle.

Situé en fond de vallée (plaine peu arborée), ce quartier est quelque peu ex-centré. Les ruptures physiques (constituées par les axes principaux de circulation évoqués plus haut) sont fortes.

Cette partie de ville est mal reliée au centre urbain et à ces axes. Cette configuration existe depuis la suppression du passage à niveau (axe initial Grand-rue/Libération)et la déviation de la N88 via le viaduc de l'avenue de la Jonction. La liaison piétonne par une passerelle au dessus des voies est fonctionnelle mais inconfortable (dégradée). Les usagers faibles sont fortement pénalisés (détour par l'avenue de la Jonction et son pont, soit un parcours peu sécurisant).

L'espace public (place des Martyrs) est un lieu vivant (étudiants, écoliers), principalement aux heures de pointe , un lieu d'échange et de passage en liaison avec la halte de chemin de fer et les bus. Jadis, la place fonctionnait aussi comme lieu de commémoration et de culture (kiosque et monuments). L'aménagement actuel est vétuste et la qualité paysagère pauvre (Cfr. RU phase1). Les circulations piétonnes sont semées d'obstacles, les allées ne tiennent pas compte des flux principaux et les passages piétons sont rares et désaxés.

La circulation des véhicules autour de l'espace public central est en grande partie à sens unique (situation conflictuelle entre la rue Luttgens et la rue de la Station). La priorité est

[8] Une analyse de l'état et de la qualité des plantations devra être réalisée

donnée à la route, le profil de la voirie est large. Du stationnement est organisé sur la place (2 zones) et en périphérie.

Les nombreuses lignes de bus (TEC) complètent ce dispositif de transport collectif. On relèvera que les Tec souhaitent intervenir sur le site pour y aménager un quai (trottoir devant la gare).

Aujourd'hui, le quartier ne dialogue pas avec la ville, hors c'est précisément ce que demandent les habitants (analyse des interviews et enquête publique). Ils veulent une commune conviviale, accessible et pourvue d'équipements de proximité. Peut-on rêver implanter une épicerie sur la place des Martyrs, un « proxi » dans l'ancienne gare? Les habitants désirent des espaces publics conviviaux et un confort de proximité, un tel projet peut répondre à ce désir.

On relèvera enfin que la SNCB Holding dispose, comme signalé plus haut, de vastes terrains situés au nord de la place, où anciennement étaient aménagés de très nombreux faisceaux de voies.

1.2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION PAR RAPPORT À LA PHASE INVENTAIRE

La SNCB Holding désire, conjointement à une intervention sur la partie de la place des Martyrs qui lui appartient, valoriser son bien. Partant de premières esquisses[9] d'où il apparaissait que la place et ces terrains étaient couverts de plusieurs bâtiments à appartements et surfaces commerciales, la Commune a marqué son refus de voir disparaître la place en tant que telle …

La Commune d'Aubange a programmé (2010, en cours) l'élaboration d'un PCA afin de préciser l'urbanisation de ces terrains.

1.3. JUSTIFICATION ACTUELLE DU PROJET

1.3.1. Justification du projet (selon les travaux de la CRQ validés par le Collège et le Conseil, à ce jour)

A la lecture de ce qui précède, on comprendra que la justification de cette intervention est à trouver dans les constats suivants :

- site en entrée de ville, pendant de l'entrée sud de la ville (Fiche 1), à l'autre extrémité de l'ADN athusien,
- image négative car aménagement dépassé, dégradé, bordé de bâtiments abandonnés,
- organisation des circulations, de la mobilité ne répondant plus aux besoins d'une ville

[9] Un schéma d'intention urbanistique a été présenté au SPW par la SNCB en 2006

à reconstruire sur elle-même,

- existence d'un important réservoir foncier pour l'accueil de nouveaux habitants, au sein d'un quartier, d'un lieu au cœur de plusieurs réseaux de déplacement.

Le **carrefour** de la N88 ne pourra vraisemblablement tel quel et à lui seul absorber le trafic additionnel généré. Le site offre une bonne localisation (aux portes de la cité), mais une accessibilité faible, le quartier est enclavé (entre l'autoroute et le chemin de fer) et sans issue (boucle). Cette accessibilité est à renforcer pour inciter à des pratiques plus urbaines. Des **parcours alternatifs** sont donc à organiser (cheminements lents et directs, piétons, cyclistes), tels autant d'éléments déclencheurs d'intensité et d'urbanité.

La **place des Martyrs** est un lieu d'intermodalité, un lieu d'échange mais aussi un lieu de vie urbaine. Il faudra donc réussir le difficile rapport entre infrastructures de transports, nouvelles constructions (gabarits) et paysages.

Il importera dès lors de faire la distinction entre les **échelles de réseaux**. Celui de niveau local et celui qui relie les zones urbaines entre elles. Les voies de communications jouent un rôle stratégique important puisque la compétitivité entre zones urbanisées se fait entre autres par la rapidité des liaisons. Elles influent aussi sur la **notion de proximité**, la "vitesse des connexions" ou la facilité de celles-ci, diminuant les distances. Ce futur quartier est proche du centre et de ses équipements et les liaisons et la desserte seront à reconsidérer. Pour accentuer ce lien, une **nouvelle passerelle**, accessible à tous, reliant la place, les écoles, les arrêts de bus, de train d'une part et la ville et l'ADN athusien d'autre part, est incontournable.

Ceci réalisé, la transformation d'un potentiel résidentiel dans la réalité d'un nouveau quartier n'en sera que plus aisée et durable.

L'ensemble de ces éléments rejoint les enjeux et stratégies d'aménagement rappelés ci-après.

1.3.2. Rappel des enjeux et stratégies d'aménagement rencontrés

Cette action rencontre l'ensemble des enjeux mis en évidence :

Enjeux spécifiques, **porteurs d'urbanité : " reconstruction de la ville sur la ville "**

<u>Deux échelles territoriales</u>

1. **Agglomération " de la Chiers " (ou Agglo du PED)**

Dans un processus de coopération au sein de l'Agglomération : on cherchera :

- une complémentarité des équipements et activités à développer,
- une meilleure mobilité interne (infrastructures , flux externes, développement d'une mobilité « douce », transport public).

2. **Athus**

Il s'agit de veiller à la définition d'une nouvelle centralité par :

- la gestion et la programmation des développements résidentiels (nouvelle urbanité, contemporaine et durable), la promotion de logements, la réhabilitation d'îlots, la requalification ou la protection d'ensemble bâtis homogènes,
- le positionnement du commerce local, la localisation, le dimension de service de proximité et personnalisé, l'offre en équipements (écoles, services publics et culturels, …),
- l'identification d'espaces à vocation commerciale et la relocalisation du marché,
- la réorganisation de la mobilité urbaine : politique et organisation des déplacements (au sein de la ville, entre ses quartiers, vers l'extérieur de la ville), stationnement et parkings urbains, partage de l'espace public, traitement des entrées de ville, réappropriation des rues principales, liaisons internes,
- la mise en place effective de la « ville à vivre » et d'une gestion du cadre de vie : espaces publics, espaces verts, qualité du bâti, préservation et nouveau patrimoine urbain, art dans la ville, espaces de jeux, de détente, parcs publics.

Les stratégies d'aménagement mobilisées sont de plusieurs types :

- Investir en logements de tous types (développement SNCB).
- Mettre en évidence l' "ADN " athusien constitué de l'axe Grand-Rue/rue de Rodange et de la coulée verte-bleu de la Messancy et de la Chiers (continu, support du réseau « lent », ponctué de placettes, espaces de détente et de jeux.
- Développer des espaces publics de liaison.
- Développer, au départ de la coulée verte-bleu et partiellement sur des emprises de chemins déjà existantes, un réseau de voies lentes continu qui permet les liaisons entre les quartiers et le centre et entre les quartiers eux-mêmes (en ce compris les pôles d'activités hors périmètre de Rénovation urbaine).
- Affirmer la gare et la place des Martyrs comme point d'ancrage de la ville sur les réseaux externes (en mettant l'accent sur les fonctions urbaines qui peuvent s'y développer, au service de la ville et de ses habitants prioritairement).
- Protéger le patrimoine bâti et favoriser l'émergence d'un nouveau patrimoine par une urbanisation de qualité, esthétique et contemporaine.
- Accompagner tous les projets d'investissements privés par une requalification urbaine des espaces publics environnants axée sur la qualité, le confort et le bien-être urbains.
- Mettre l'art dans la ville (parcours artistique centré sur le travail du métal, architecture durable déclinant la souplesse structurelle du métal). Cette stratégie peut participer au repositionnement complet de la ville, en travaillant sur la culture, l'histoire de la cité et un matériau emblématique de celle-ci.

1.4. OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif principal est de développer un " quartier de la gare " multifonctionnel et durable, tenant compte de sa position stratégique : lieu multimodal, habité, " porte " du centre (entrée et sortie). Ce renouveau urbain pourra être atteint en :

- requalifiant l'espace public pour qu'il assume les rôles de lieu d'échange de modes de transport, lieu d'accès à plusieurs fonctions publiques et urbaines, lieu de rencontre et de mémoire, lieu de respiration au sein du quartier ;
- assurant la réouverture / restructuration de la gare (préalable indispensable) : guichet, café de la gare, commerce, équipement ;
- intégrant et gérant les **flux est-ouest**. L'organisation des circulations sur la place des Martyrs et sa bonne intégration au réseau urbain viendra ensuite et en sera la résultante ;
- intégrant le(s) futur(s) développements programmé(s) par la SNCB Holding sur les terrains en friches situés au nord, au delà du périmètre

1.5. DESCRIPTION DU PROGRAMME À METTRE EN ŒUVRE

1.5.1. Descriptif du programme

Cette opération peut être divisée en 3 zones d'intervention:

1. la place des Martyrs intégrant le bâtiment de la gare ;
2. le carrefour avenue de la Libération / rue de France / rue de la Jonction / rue de la Station ;
3. la passerelle, avec le carrefour Grand-rue / rue Arend.

Ces opérations devront intégrer (et vice-versa) les développements futurs liés aux terrains de la SNCB.

<u>Zone 1. Aménagement de la place des Martyrs</u>

- Une place intégrant le kiosque et les monuments en présence. Celle-ci reçoit l'amorce de la nouvelle passerelle vers le centre, accessible aux PMR, cyclistes, ... Elle est équipée d'un abris bus (auvent architectural) fermant la place au nord. Elle comprend également :
  - une étude des plantations quant à leurs qualités, et le maintien des éléments remarquables,
  - une mise en valeur des monuments par un éclairage adapté, ... (kiosque, fontaine, mémorial, ...).
- Au sud, une voirie de desserte, de typologie zone 30 avec parking longitudinal. Elle autorise l'accès aux ateliers de la SNCB, aux riverains, taxis, et PMR.
- Au centre et au nord, face au bâtiment de la gare SNCB reconvertie, organisation :
  - d'une zone piétonne : esplanade devant la gare SNCB / bus,
  - d'une zone de transfert entre bus et autres fonctions ou réseaux de transport (pour les écoles, le transport combiné au train, l'accès au centre-ville et à ses quartiers – le nombre de quais est à objectiver par la SRWT),
  - d'une aire de parking[10] (+/- 60 places) pour les personnes empruntant les

[10] *La taille de cette aire sera limitée par la capacité du quartier à accueillir encore plus de trafic de pointe sans la réalisation d'une nouvelle connexion vers le nord ou l'ouest, ...*

transports publics et fréquentant éventuellement un commerce de proximité, pour les PMR ,
  - d'un parking vélo, moto sécurisé.
- Aménagement de la rue de la Station en zone 30, avec plateau marqué face à l'École fondamentale.

La rénovation et réaffectation de la gare SNCB devra faire l'objet d'un programme à définir (commerce de proximité, fonction publique, bureau, … ?).

Zone 2. Aménagement du carrefour avenue de la Libération / rue de France / rue de la Jonction / rue de la Station :

Cette action comprend :

- la modification de la gestion des feus ;
- l'amélioration des traversées piétonnes ;
- le marquage de l'entrée vers la place des Martyrs (rue de la Station) par l'aménagement d'un plateau ;
- la création d'une voirie de desserte avec stationnement riverains.

Zone 3a. Création d'une nouvelle passerelle, vers le centre :

Cette passerelle devra être accessible aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes, perpendiculaire à la gare réaffectée, donnant accès direct aux quais de bus et de train (intégration de points de vente de billets), en se prolongeant sur la place des Martyrs.

Côté ville, elle donnera sur la Grand-Rue et la " coulée verte et bleue " de la Messancy.

Sa nouvelle implantation sera axée sur la place et vers la Grand-rue. Les rampes d'accès et les ancrages seront soignés, et " architecturés " ...

Il conviendra de démonter et d'évacuer la passerelle existante.

Zone 3b. Aménagement du carrefour Grand-rue / rue Arend / passerelle

Cette action comprend :

- l'amélioration des traversées piétonnes ;
- un nouvel ancrage de la passerelle ;
- le maintien d'un parking de courte durée ;
- la mise en évidence du monument et des plantations en présence

Hors opération, au nord du périmètre :

Il convient que l'urbanisation de la propriété SNCB tienne compte de plusieurs éléments, le site étant par essence idéal pour développer un vrai projet d'éco-quartier:

- démolition des bâtiments à l'abandon, rue de la Station ;
- définition d'une densité en fonction de la capacité d'absorption du carrefour de la rue de la Station avec la rue de la Jonction ;

- remise en état du chemin donnant accès et longeant le tunnel de la Messancy sous-voies (pont noir) ;
- désenclavement nord par l'ouverture publique de l'accès privatif à la propriété Delcorde ;
- orientation dominante du bâti nord-sud et formalisation d'un certain front de bâtisse sur la rue de la Station ;
- habitat mitoyen desservi par des venelles piétonnes d'axe est-ouest (parking en sous-terrain) – forme contemporaine, mettant en valeur l'utilisation du métal dans la construction (structure ?), permettant par une bonne orientation la valorisation de la ressource solaire.

1.5.2. Planning

Ce projet devra s'accorder avec les développements programmés par B Holding. Un PCA est par ailleurs commandé par la commune afin de préciser l'urbanisation des terrains appartenant à la SNCB.

Concernant le calendrier estimatif de ce projet dans le cadre de la rénovation urbaine, voir le tableau au chapitre "Plan financier et calendrier" du document "Schéma directeur". Le calendrier définitif du projet en lui-même sera précisé dès connaissance de l'engagement de cofinancement communal.

1.5.3. Sources de financements et subsides

Combinaison de :

- Rénovation Urbaine
- Revitalisation
- Espaces verts
- Programme triennal
- EPURE
- DG01 – voiries régionales
- PPP – B Holding

1.6. EXTRAIT DU SCHÉMA

Voir annexes.

1.7. ESTIMATION

Voir annexes.

1.8. ANNEXES

1.8.1. Extraits de délibérations du Conseil communal

Séance du 15 novembre 1946

Le Conseil,

Décide de solliciter la Société Nationale des Chemins de fer, la cession de l'assiette de la partie désaffectée de la Gare d'Athus.

Séance du 20 juillet 1948

Le Conseil,

Vu l'offre de la Société Nationale des Chemins de Fer, de remettre gratuitement à la Commune, le terrain constituant l'assiette d'un faisceau désaffecté de la station d'Athus, en vue de l'élargissement de la place de stationnement, devant la gare ;

Attendu que l'aménagement de cette place s'impose à tous points de vue ;

A l'unanimité :

Sollicite de la Députation Permanente l'autorisation de faire dresser le projet d'aménagement de la place de stationnement devant la gare d'Athus.

La dépense sera couverte par la subvention de l'Etat et par l'emprunt.

Séance du 19 juillet 1949

Le Conseil,

Approuve à l'unanimité l'avant-projet d'aménagement de la place de la gare présenté par Monsieur YANTE, conducteur du STP, le 26 juin 1949.

Séance du 27 décembre 1950

Le Conseil,

Vu l'offre de la Société Nationale des Chemins de Fer de remettre gratuitement à la Commune, le terrain constituant l'assiette d'un faisceau désaffecté de la Station d'Athus, en vue de l'élargissement de la place de stationnement devant la Gare;

Considérant qu'il y a lieu d'aménager le terrain cédé;

Revu sa délibération du 20 juillet 1948 sollicitant l'autorisation de faire dresser le projet des travaux nécessaires et la délibération du Collège des Bourgmestre et Echevins du 22 juillet suivant, approuvée par la Députation Permanente le 12 août 1948, désignant le Service Technique Provincial pour dresser ce projet;

Attendu que la Société Nationale des Chemins de fer doit au préalable modifier ses installations existantes en vue de libérer le terrain cédé;

Vu la lettre de cette société datée du 30 novembre 1950, invitant la Commune à prendre l'engagement de supporter une partie du coût des travaux prévus à cet effet et dont le devis dressé le 12 décembre dernier s'élève à 244.557 francs;

Considérant que cette offre est acceptable et qu'il importe d'y répondre sans tarder en vue de hâter la réalisation du projet;

A l'unanimité:

> *1) Approuve le devis dressé le 12 décembre 1950 par Monsieur l'Inspecteur technique principal adjoint du Service de la voie d'Arlon;*
>
> *2) Sollicite de la Députation Permanente l'autorisation de souscrire l'engagement demandé par la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sous réserve de l'inscription à notre budget de 1952 du crédit nécessaire pour l'honorer.*