

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 189.819 du 27 janvier 2009

A.109.862/XIII-2377

En cause :

la Ville de Huy,

ayant élu domicile chez
Me Pascal BERTRAND, avocat,
rue Delloye Matthieu 4
4500 Huy,

contre :

la Région wallonne,

représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Pierre LAMBERT, avocat,
rue de Nieuwenhove 14a
1180 Bruxelles.

Parties intervenantes :

1. **la Société anonyme ELIA ASSET,**

ayant élu domicile chez
Me Tanguy VANDENPUT, avocat,
avenue Tedesco 7
1160 Bruxelles.

2. **la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS
DE FER BELGES, en abrégé "S.N.C.B.",**

ayant élu domicile chez
Me Francis HAUMONT, avocat,
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 3 septembre 2001 par la ville de Huy qui demande l'annulation du permis d'urbanisme délivré le 4 juillet 2001 par le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement de la Région wallonne à la société coopérative COORDINATION DE LA PRODUCTION ET DU TRANSPORT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE, en abrégé C.P.T.E., tendant à

l'exécution des travaux techniques de la liaison aérienne 150 kV Tihange (Bois l'Image P205) - Poste de transition en vue de l'alimentation de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège;

Vu l'arrêt n° 105.306 du 28 mars 2002 rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite le 21 mai 2002 par la partie requérante;

Vu les requêtes, introduites les 28 juin 2002 et 2 juillet 2002, par lesquelles la société anonyme ELIA ASSET et la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, en abrégé "S.N.C.B." demandent à être reçues en qualité de parties intervenantes;

Vu les ordonnances des 18 juillet 2002 et 27 novembre 2002 accueillant ces interventions;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les mémoires en intervention;

Vu le rapport de M^{me} MICHIELS, auditeur adjoint au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties, le dernier mémoire de la partie adverse et les derniers mémoires des parties intervenantes;

Vu l'ordonnance du 8 octobre 2008, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 6 novembre 2008 à 9.30 heures;

Entendu, en son rapport, M^{me} GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me A. LEBRUN, loco Me P. BERTRAND, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Me B. HENDRICKX, loco Me P. LAMBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse, Me T. VANDENPUT,

avocat, comparaissant pour la première partie intervenante, et Me Fr. GUERENNE, loco Me Fr. HAUMONT, avocat, comparaissant pour la seconde partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M^{me} MICHIELS, auditeur adjoint;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours ont été exposés dans l'arrêt n/ 105.306, du 28 mars 2002, qui a rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'arrêté attaqué pour absence de préjudice grave difficilement réparable;

Considérant, quant à l'intérêt à agir de la requérante, que la première intervenante, la S.A. ELIA ASSET dépose, à l'appui de son mémoire en intervention, une carte de laquelle il ressort que seuls 4 des 7 pylônes autorisés par l'acte litigieux se trouvent sur le territoire de la ville de Huy; qu'elle en déduit que bien que l'acte litigieux soit un et unique, l'intérêt au recours de la requérante est limité à ces 4 pylônes, à défaut pour la ville de Huy de démontrer que les 3 autres pylônes et le poste de transition, situés à Amay, mettent à mal sa politique d'aménagement du territoire;

Considérant que la ligne à haute tension litigieuse traverse une partie du territoire de la ville de Huy; que l'arrêté attaqué est ainsi susceptible d'affecter la politique d'aménagement de son territoire; qu'il lui fait dès lors grief; que, par ailleurs, en raison de l'indivisibilité de la ligne à haute tension litigieuse, il est impossible de circonscrire l'étendue de l'éventuelle annulation à la portion de tracé située sur le territoire de la ville de Huy à l'exclusion de la portion située à Amay; que l'exception doit être rejetée;

Considérant que la requérante prend un cinquième moyen de la violation de l'article 110 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP); que, notamment, elle conteste l'analyse de la partie adverse qui soutient que le projet ne consiste pas en une infrastructure principale de communication au sens de l'article 23 du CWATUP; que, selon elle, "manifestement, les travaux consistent en une infrastructure principale de communication" parce qu'il s'agit d'ériger une nouvelle liaison électrique (ligne à haute tension) nécessaire à l'alimentation en énergie de la ligne TGV Bruxelles-Liège;

Considérant que la partie adverse répond que le projet en cause n'est pas concerné par l'article 23 du CWATUP, ne s'agissant en l'espèce que d'une ligne

d'un kilomètre, de sorte que l'on ne peut parler d'une infrastructure à l'échelle du plan de secteur; qu'elle soutient que, s'agissant d'un aménagement mineur par rapport au plan de secteur, le permis pouvait être délivré sans que son tracé n'y soit prévu;

Considérant qu'en réplique, la requérante répète notamment que les travaux projetés consistent en une infrastructure principale de communication, s'agissant d'une nouvelle ligne à haute tension nécessaire à l'alimentation en énergie de la ligne TGV Bruxelles-Liège sur une distance de 31 km; qu'elle estime qu'"au demeurant, le permis ne pouvait être délivré sans que son tracé soit prévu au plan de secteur";

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie adverse fait notamment valoir que si des lignes à haute tension de 70 et 150 kV figurent aux plans de secteur et si l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 1999 déterminant la légende relative à la présentation graphique des projets de plans et des plans de secteur fait référence à des lignes électriques à haute tension, ce n'est pas parce qu'elles devraient nécessairement être considérées comme les principales infrastructures de transport d'énergie mais bien parce qu'au moment de l'élaboration du plan de secteur, leur inscription était obligatoire; qu'elle souligne qu'en application de l'article 133 de la Constitution, l'interprétation des décrets par voie d'autorité n'appartient qu'au décret et que l'article 23 du CWATUP ne donne aucune habilitation au gouvernement pour déterminer ce qu'il y a lieu d'entendre par "principales infrastructures de transport d'énergie"; qu'elle se réfère à l'ancien article 39bis, inséré dans le CWATUP par le décret du 18 juillet 2002, qui habilitait le gouvernement à définir ce qu'il y a lieu d'entendre par ligne à haute tension aérienne ou souterraine d'importance au moins régionale; qu'à cet égard, elle renvoie aux travaux préparatoires de cette disposition où, selon elle, il fut précisé que "le Gouvernement reçoit la compétence de définir (les lignes à haute tension) qui doivent figurer au plan de secteur (Doc. parl. wall., session 2001-2002, n/309/1, p. 27, commentaire des articles)"; qu'elle en déduit que, même en 2002, le législateur wallon n'estimait pas que toutes les lignes à haute tension devaient nécessairement être considérées comme les "principales infrastructures de transport d'énergie"; qu'elle soutient que le seul critère objectif pour la détermination du caractère principal ou secondaire d'une infrastructure de transport d'énergie électrique est celui de la quantité d'énergie susceptible d'être transportée et, par conséquent, son voltage; qu'à cet égard, elle renvoie notamment au Schéma de développement de l'espace régional (S.D.E.R.) qui relève que le transport d'énergie électrique se fait par des lignes à très haute tension; qu'elle rappelle qu'en application de l'article 22 du CWATUP, le plan de secteur doit s'interpréter conformément au S.D.E.R.;

Considérant que la première partie intervenante constate que le moyen est pris de la seule violation de l'article 110 du CWATUP; qu'elle rappelle que, cependant, selon la jurisprudence constante depuis l'arrêt Commune de Chaumont-Gistoux, n/ 23.584, du 13 novembre 1983, cette disposition n'est pas applicable aux équipements communautaires ou de service public qui se présentent sous la forme de tracés comme c'est le cas en l'espèce; qu'elle ajoute qu'il convient de rejeter le moyen en ce qu'il énonce pour la première fois dans le mémoire en réplique que le tracé litigieux eût dû être prévu au plan de secteur; qu'elle estime que le moyen pris de la prétendue violation du plan de secteur n'est nullement motivé en droit; que, pour autant que de besoin, elle précise que la ligne aérienne visée par l'acte attaqué développe une longueur d'un seul kilomètre, ce qui s'avère très faible à l'échelle d'un plan de secteur; qu'elle cite l'arrêt Pierson et consorts, n/ 83.531, du 19 novembre 1999, qui a dit pour droit, par référence à un contournement de route, qu'un aménagement mineur par rapport au plan de secteur ne peut constituer une violation de celui-ci; que, dans son dernier mémoire, elle souligne la pluralité des réseaux de transport d'électricité et distingue 4 réseaux de liaison électrique en se référant principalement au critère technique de "tension", soit, deux réseaux de transport d'électricité, à savoir le réseau d'interconnexion à très haute tension (THT) ou "grand transport" (380 kV principalement) et le réseau de transport à haute tension (HT) (de 30 kV à 220 kV), et deux réseaux de distribution d'énergie électrique, à savoir le réseau de répartition à moyenne tension (MT) (de 1 kV à moins de 30 kV) et le réseau de distribution à basse tension (BT) (de moins de 1 kV); qu'elle soutient que, dès lors que l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/, du CWATUP prévoit expressément l'inscription d'un réseau unique aux plans de secteur, ainsi qu'en attestent les mots "du réseau des principales infrastructures de transport d'énergie", il ne peut logiquement s'agir que du seul réseau "Grand transport", qui a nécessairement une vocation régionale au même titre que les plans de secteur et dont, selon elle, ne relève à l'évidence pas la ligne litigieuse, laquelle est avant tout destinée au transport d'énergie électrique pour l'alimentation commerciale du TGV; que, par ailleurs, tout comme la partie adverse, elle estime que l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 1999 précité doit s'analyser au regard de la norme qui lui est supérieure, à savoir l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/, du CWATUP et non l'inverse;

Considérant que la seconde intervenante, la S.N.C.B., relève elle aussi que le moyen est pris non pas d'une violation de l'article 23 du CWATUP, mais bien d'une violation de l'article 110 du CWATUP; qu'elle estime de même que la référence à l'article 110 est erronée; qu'elle affirme que ce n'est qu'en réplique que la requérante énonce que le tracé eût dû être prévu au plan de secteur; qu'elle estime

qu'il s'agit d'un moyen nouveau; que, subsidiairement, elle fait valoir que la ligne aérienne autorisée a une longueur d'un kilomètre, ce qui est très faible à l'échelle du plan de secteur; que, dans son dernier mémoire, aussi à titre subsidiaire, elle souligne que si l'on peut tenir compte des dispositions antérieurement ou postérieurement en vigueur, ce n'est que pour pouvoir apprécier la portée du droit applicable en l'espèce; qu'elle fait valoir qu'alors que l'ancien CWATUP prévoyait, en son article 169, l'inscription de toutes les lignes à haute tension au plan de secteur, l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/, du nouveau CWATUP n'impose cette obligation que pour les principales infrastructures de transport d'énergie; qu'elle se réfère, comme la partie adverse, à l'ancien article 39bis du CWATUP et précise qu'à son sujet, la section de législation du Conseil d'Etat n'a pas soulevé d'objection au regard de l'obligation de standstill qui se déduit de l'article 23 de la Constitution, alors que l'article 39bis permettait au gouvernement de déterminer des lignes à haute tension exonérées de l'inscription préalable au plan de secteur; qu'elle en déduit que le 4 juillet 2001, date de la délivrance du permis attaqué, "le droit en vigueur permettait au Gouvernement de considérer que certaines lignes à haute tension n'étaient pas principales et ne devaient donc pas voir leur tracé inscrit au plan de secteur préalablement à l'octroi de leur permis"; qu'elle estime dès lors que la seule question qui se pose est de savoir quel est le seuil qui les distingue; qu'à cet égard, elle relève que le permis attaqué est motivé sur cette question et assoit notamment sa décision sur le S.D.E.R.; qu'elle conclut que, sauf à s'immiscer dans le pouvoir discrétionnaire de l'administration, il y a lieu de considérer que la décision attaquée n'est entachée d'aucune irrégularité;

Considérant que, contrairement à ce que soutiennent les intervenantes, le cinquième moyen fait référence à l'article 23 du CWATUP dès le stade de la requête introductive d'instance; qu'en effet, si l'intitulé du moyen est pris uniquement de la violation de l'article 110 du CWATUP, le développement du moyen fait référence à l'article 23 du CWATUP et dénonce une violation de cette disposition en ce que la ligne à haute tension litigieuse constitue une principale infrastructure de transport d'énergie qui doit être inscrite au plan de secteur; que, par conséquent, ce ne serait pas statuer ultra petita que d'annuler le cas échéant l'acte attaqué pour violation de l'article 23 du CWATUP;

Considérant que l'acte attaqué est motivé comme suit sur ce point :

- " Attendu que le projet ne consiste pas en une infrastructure principale de communication au sens de l'article 23 du Code précité, qu'en effet, la canalisation en projet a pour objectif d'alimenter la ligne à grande vitesse et ne

s'étend que sur 1kilomètre; qu'en conclusion, le projet objet de la demande de permis ne constitue pas une infrastructure à l'échelle du plan de secteur";

Considérant que l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/, du CWATUP, dans sa version applicable en l'espèce, dispose que "le plan de secteur comporte (...) le tracé existant et projeté du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie ainsi que les mesures d'aménagement qui s'y rapportent";

Considérant que l'article 22 du CWATUP porte que "le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le schéma de développement régional"; que l'article 13, § 2, 3/, du CWATUP, tel qu'il était rédigé au moment de l'acte attaqué, énonçait que "le schéma (de développement régional (SDER)) indique : (...) 3/ les options à prendre et les objectifs sectoriels à atteindre, notamment en matière de mobilité, d'équipements et d'infrastructures d'intérêt suprarégional ou régional"; qu'à cet égard, le S.D.E.R. ne donne aucune orientation en ce qui concerne le transport de l'énergie; qu'il se contente dans sa première partie, relative à l'"analyse de la situation et tendances pour l'avenir", en son chapitre 3, "Système de transport et équipements techniques", de constater ce qui suit :

" (...) L'énergie électrique est transportée grâce à un réseau qui intègre des lignes de transport et des postes de transformation et qui amène l'électricité jusqu'aux réseaux de distribution locaux. Le réseau de transport est fortement maillé de manière à assurer une bonne interconnexion des centrales et à éviter l'isolement d'un poste de transformation suite à un accident ou une défaillance. Le grand transport se fait de préférence par des lignes à très haute tension (THT) de 380 kV. Le réseau est en outre relié aux réseaux voisins afin de permettre des importation et exportation et sert également pour le transit d'électricité entre pays. Les flux ne sont donc pas entièrement maîtrisés par le gestionnaire du réseau national.

Les lignes électriques à haute tension sont pour la plupart aériennes. Elles provoquent par leur présence marquée dans le paysage d'importantes gênes visuelles. Leurs effets sur la santé restent aujourd'hui encore une matière controversée";

Considérant qu'il ne ressort nullement de cet état de la situation exposé par le S.D.E.R. que ne devraient être inscrites au plan de secteur que les lignes à très haute tension, expression au demeurant impropre en ce qui concerne les lignes de 380 kV, lesquelles restent des lignes à haute tension, comme cela ressort du règlement général sur les installations électriques pour les installations domestiques et certaines lignes de transport et de distribution d'énergie électrique (R.G.I.E.) et de la documentation diffusée par la S.A. ELIA ASSET sur son site internet, laquelle expose que "le réseau à haute tension d'Elia est constitué de liaisons dont la tension s'élève à 380.000 Volts (...), 220.000 Volts (...), 150.000 Volts, 70.000 Volts (...),

30.000 Volts (...) et 26.000 Volts (...)" (www.elia.be - "Champs électriques, magnétiques, et liaisons à haute tension", p. 12); qu'au contraire, il ressort de ce qui précède que le réseau de transport d'électricité est fortement maillé afin d'éviter, en cas d'accident, l'isolement d'une partie du territoire wallon; que ce maillage ne se fait pas uniquement par des lignes de 380 kV mais aussi par des lignes de moindre voltage, allant de 26 kV jusqu'à 220 kV (www.elia.be, op. cit., p. 12); que le S.D.E.R. lui-même indique que le grand transport se fait "de préférence" par des lignes de 380 kV, et donc pas uniquement par celles-ci;

Considérant que l'article 10 de l'ancien CWATUP disposait que "le plan de secteur comporte (...) 3/ les mesures d'aménagement du réseau des principales voies de communication"; qu'en exécution de cette disposition, l'article 169 de l'ancien CWATUP disposait que "le plan comporte également l'indication du réseau des principales voies de communication, à savoir : (...) 13.0. les lignes électriques à haute tension" existantes et à créer;

Considérant que l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/ ne donne aucune définition de ce qu'il faut entendre par "principales infrastructures de transport d'énergie"; que n'il n'existe aucune disposition analogue à l'article 169 de l'ancien CWATUP, lequel avait valeur réglementaire;

Considérant que l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 1999 déterminant la légende relative à la présentation graphique des projets de plans et des plans de secteur mentionne, au titre de "réseau des principales infrastructures de communication et de transports de fluides et d'énergie (art. 23, al. 1^{er}, 3/)", les "lignes électriques à haute tension existantes" et les "lignes électriques à haute tension en projet", sans distinction aucune de leur tension ou de leur caractère aérien ou souterrain; que si cet arrêté déclare en préambule n'avoir "aucune portée réglementaire en ce qu'il a pour seul objet la présentation des zones et périmètres visés aux articles 26 à 40 du CWATUP", c'est pour justifier la non consultation de la section de législation du Conseil d'Etat; qu'il y a lieu de souligner que cette mesure d'exécution émane de l'auteur du projet du nouveau CWATUP;

Considérant, certes, que l'article 39bis du CWATUP, inséré par le décret d'optimalisation du 18 juillet 2002, disposait notamment que "les infrastructures principales dont le plan de secteur comporte le tracé existant et projeté sont (...) les lignes électriques à haute tension aériennes ou souterraines, les canalisations d'importance au moins régionale" et que "le Gouvernement peut définir les routes de liaison régionale, les lignes électriques à haute tension

aériennes ou souterraines et les canalisations d'importance au moins régionale"; qu'ainsi, le Gouvernement recevait la compétence de définir, parmi les lignes électriques à haute tension, celles qui doivent figurer au plan de secteur; que, dans le commentaire des articles en projet fait par le ministre, celui-ci indique que "des précisions relatives à ces "principales infrastructures sont utiles" et que "le Gouvernement peut s'inspirer de l'article 169 ancien du CWATUP, disposition qui avait valeur réglementaire et qui donnait satisfaction" (Doc. Parl. wallon; sess. 2001-2002, 309, n/ 1, p. 27); que, lors de son exposé devant la Commission de l'Aménagement du territoire et de l'urbanisme, du patrimoine, des Transports et des Travaux publics, le Ministre avait précisé ce qui suit :

" Cette disposition devrait permettre de lever des incertitudes et ambiguïtés rencontrées dans plusieurs dossiers. Exemple : la ligne Tihange-Avernas, pour laquelle se pose la question de savoir si les grandes lignes (telles les lignes aériennes) doivent ou non être inscrites au plan de secteur. Il fallait donc clarifier la question, sachant que l'une des grandes difficultés est d'opérer une distinction en matière de voiries régionales. L'administration éprouve d'énormes difficultés à établir cette définition" (Doc. Parl. wallon, sess. 2001-2002, 309, n/ 170, p. 12);

que toutefois, le décret-programme de relance économique et de simplification administrative du 3 février 2005, dit décret RESA, a abrogé l'article 39bis du CWATUP pour les motifs suivants :

" L'article 39bis établit une classification entre les réseaux de voirie et subordonne à l'adoption de cette classification la révision du plan de secteur en vue de la création d'une infrastructure routière.

Il est proposé d'abroger cette exigence étant entendu que la jurisprudence du Conseil d'Etat est bien établie en cette matière et énonce (que) les infrastructures régionales du type quatre bandes ou autoroutes doivent figurer au plan de secteur" (Doc. Parl. wallon, sess. 2004-2005, 74, n/ 1, p. 28);

Considérant, dès lors, qu'outre que l'article 39bis est postérieur à l'acte attaqué, son abrogation et les motifs de celle-ci empêchent que l'on puisse en tirer des conclusions quant à l'intention du législateur quand il a adopté l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/, du CWATUP;

Considérant qu'il en résulte que rien n'indique qu'en adoptant le nouveau CWATUP, le législateur aurait modifié l'interprétation donnée par l'ancien CWATUP de ce qu'il faut entendre par principales infrastructures de transport d'électricité; que le terme "transport" n'est pas autrement défini; que, dans son acception courante, il se définit comme "le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu";

Considérant, par ailleurs, que l'article 23 de la Constitution implique, en ce qui concerne la protection d'un environnement sain, une obligation de standstill qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation applicable, sauf si une telle diminution du niveau de protection existant est concrètement et raisonnablement justifiée par un motif d'intérêt général; que ce motif ne ressort pas des travaux préparatoires, lesquels sont muets sur la disposition; que, dès lors, dans la mesure où sous l'ancien CWATUP, toutes les lignes à haute tension devaient être inscrites au plan de secteur au terme d'une procédure qui permet de garantir une meilleure protection de l'environnement (enquête publique, étude d'incidences sur l'environnement, avis de la commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) et du conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD), arrêté du gouvernement wallon agissant collégialement et devant être motivé s'il s'écarte de l'avis de la CRAT), il n'y a pas lieu d'interpréter l'article 23 du CWATUP comme n'obligeant plus l'inscription des lignes à haute tension au plan de secteur;

Considérant, au demeurant, qu'en l'espèce, la ligne litigieuse fait partie du maillage principal du transport d'énergie; qu'en effet, elle constitue le maillon indispensable à l'alimentation de la double ligne de trois fois 150kV (triphasé) soutenant l'alimentation du TGV entre Bruxelles et Liège et l'alimentation de la Hesbaye, de l'axe Louvain-Tirlemont-Saint-Trond et d'une partie du Brabant au départ de l'énergie disponible dans la zone de Liège; que cette liaison constitue, compte tenu de ces caractéristiques, une infrastructure à l'échelle du plan de secteur;

Considérant qu'il s'ensuit que la ligne litigieuse est une infrastructure principale de transport d'énergie au sens de l'article 23, alinéa 1^{er}, 3/, du CWATUP et devait en conséquence être inscrite au plan de secteur, lequel devait être révisé à cet effet préalablement à la délivrance du permis attaqué, ce qui n'a pas été fait; que le cinquième moyen est dès lors fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

Est annulé le permis d'urbanisme délivré le 4 juillet 2001 par le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement de

la Région wallonne à la société coopérative COORDINATION DE LA PRODUCTION ET DU TRANSPORT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE, en abrégé C.P.T.E., tendant à l'exécution des travaux techniques de la liaison aérienne 150 kV Tihange (Bois l'Image P205) - Poste de transition en vue de l'alimentation de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 423,53 euros, sont mis à la charge de la partie adverse à concurrence de 173,53 euros et à la charge des parties intervenantes à concurrence de 125 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-sept janvier deux mille neuf par :

M ^{me} GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M. DAOUT,	conseiller d'Etat,
M ^{me} VANDERNACHT,	conseiller d'Etat,
M. QUINTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

Fr. QUINTIN.

S. GUFFENS.