

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 231.459 du 5 juin 2015

212.403/XV-2537

En cause : **la s.a. ENVEMAT,**

212.404/XV-2538

En cause : **la s.a. BÉTON MANUFACTURÉ
DE LA VESDRE,**

212.405/XV-2539

En cause : **la s.p.r.l. CHARLIER JP,**

212.406/XV-2540

En cause : **DENIS Christophe,**

212.407/XV-2541

En cause : **la s.p.r.l. DOTHÉE BLOCS
& MATÉRIAUX,**

212.408/XV-2542

En cause : **EMONTZ Damien,**

212.410/XV-2544

En cause : **la s.p.r.l. ESSER & LENNERTZ,**

212.411/XV-2545

En cause : **la s.a. Ets Léon CROSSET,**

212.412/XV-2547

En cause : **la s.p.r.l. J. LAHAYE,**

212.413/XV-2546

En cause : **SCHINS Dominique,**

212.416/XV-2548

En cause : **MOSTAERT Alexandre,**

212.421/XV-2549

En cause : **la s.a. BAGUETTE Marcel,**

212.423/XV-2550

En cause : **la s.p.r.l. GUBBELS Benoît,**

212.427/XV-2551

En cause : **la s.p.r.l. JMC TERRASSEMENTS,**

212.428/XV-2552

En cause : **la s.a. MOULIN ESSER,**

212.430/XV-2553

‡AFGPQCEEC-BCAIIJQ‡

En cause : **la s.p.r.l. MAZOUT HAVET,**

212.431/XV-2555

En cause : **la s.a. LAMBRIGHS CARRIÈRES
DOLHAIN VICINAL,**

212.434/XV-2556

En cause : **la s.a. ENTREPRISE Y. CORMAN,**

212.437/XV-2558

En cause : **la s.p.r.l. WARNIER LONNOY SABLAGE,**

ayant tous élu domicile chez
Mes P. LEJEUNE
et S. MATRAY, avocats,
rue des Fories 2
4000 Liège,

contre :

la ville de Limbourg,
ayant élu domicile chez
Me E. LEMMENS, avocat,
place Verte 13
4000 Liège.

LE CONSEIL D'ÉTAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite, par la voie électronique, le 8 mai 2014 par la s.a. ENVEMAT qui demande l'annulation «des délibérations du collège communal de Limbourg des 10 et 24 mars 2014, interdisant la circulation des véhicules de plus de cinq tonnes sur le Thier de Villers à Bilstain» (affaire 212.403/XV-2537);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.a. BÉTON MANUFACTURÉ DE LA VESDRE qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.404/XV-2538);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. CHARLIER JP qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.405/XV-2539);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par Christophe DENIS qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.406/XV-2540);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. DOTHÉE BLOCS & MATÉRIAUX qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.407/XV-2541);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par Damien EMONTZ qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.408/XV-2542);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. ESSER & LENNERTZ qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.410/XV-2544);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.a. Ets LÉON CROSSET qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.411/XV-2545);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. J. LAHAYE qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.412/XV-2547);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par Dominique SCHINS qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.413/XV-2546);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par Alexandre MOSTAERT qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.416/XV-2548);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.a. BAGUETTE Marcel qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.421/XV-2549);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. GUBBELS Benoît qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.423/XV-2550);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. JMC TERRASSEMENTS qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.427/XV-2551);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.a. MOULIN ESSER qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.428/XV-2552);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. MAZOUT HAVET qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.430/XV-2553);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.a. LAMBRIGHS CARRIÈRES DOLHAIN VICINAL qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.431/XV-2555);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.a. ENTREPRISE Y. CORMAN qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.434/XV-2556);

Vu la requête introduite le même jour, par la voie électronique, par la s.p.r.l. WARNIER LONNOY SABLAGE qui demande l'annulation des mêmes délibérations (212.437/XV-2558);

Vu le dossier administratif;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les rapports de Mme M. VANDERHELST, auditeur au Conseil d'État;

Vu la notification des rapports aux parties et les derniers mémoires;

Vu les ordonnances du 24 février 2015, notifiées aux parties, fixant les affaires à l'audience du 28 avril 2015 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, M. I. KOVALOVSKY, conseiller d'État;

Entendu, en leurs observations, Me P. LEJEUNE, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et Me E. KIEHL, *loco* Me E. LEMMENS, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, Mme M. VANDERHELST, auditeur;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit:

La traversée de l'entité de Bilstain, sur le territoire de la ville de Limbourg, permet de relier directement la vallée de la Vesdre, depuis la route N61 à hauteur de la ville, à la sortie n° 37^{ter} de l'autoroute «Liège-Aix-la-Chapelle». La voirie du Thier de Villers est l'un des axes utilisés à cette fin. De nombreux camions empruntent quotidiennement cette route communale. D'après la partie adverse, indépendamment de son caractère sinueux et pentu et nonobstant d'importants investissements consentis, la voirie du Thier de Villers voit depuis plusieurs années son état se dégrader en raison de l'important charroi qu'elle supporte.

Dans le courant de l'année 2013, la partie adverse contacte l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (ci-après: I.B.S.R.) à propos des problèmes de sécurité routière dus principalement au passage important de poids lourds de transit sur le territoire de la ville, plus particulièrement dans l'entité de Bilstain.

Le 25 juin 2013, l'I.B.S.R. adresse à la ville de Limbourg un avis qui constate et confirme ces problèmes et les risques engendrés. Il y est notamment observé ce qui suit :

«L'entité de Bilstain, village résidentiel à caractère rural, subit les conséquences d'une sortie de l'autoroute E42 relativement récente. En effet, la traversée de Bilstain constitue l'itinéraire le plus optimal pour les poids-lourds devant rejoindre principalement les deux carrières proches de l'entité, une entreprise agroalimentaire reconnue mondialement et un complexe touristique de grande ampleur.

Dans le contexte actuel de rues dont la fonction est essentiellement résidentielle, l'itinéraire emprunté par les camions n'est absolument pas adapté et certainement pas sans danger.».

L'I.B.S.R. développe à ce propos l'analyse suivante:

« • Plan de secteur:

Au Plan de Secteur, les voiries communales empruntées sont en zone d'habitat à caractère rural où le trafic de transit doit être évité au maximum au profit de la quiétude, de la convivialité et de la sécurité routière du village.

• Chaussées étroites:

Les voiries empruntées par les poids lourds sont en grande partie communales.

Leur largeur varie entre 5,2 et 6 mètres.

Ces dimensions sont les minima acceptables, voire trop faibles à plusieurs endroits, pour permettre une fluidité du trafic de poids-lourds en toute sécurité, plus particulièrement en cas de croisement. En effet, la largeur préconisée sur une voirie limitée à 50 km/h dans le cas de croisement de poids-lourds devrait atteindre au moins 5,50 mètres, voire 6 mètres pour des bus.

Dans certains virages, notamment à l'intersection des rues Nouvelle Route et Au Pairon, la largeur n'atteint que +/- 7,3 mètres, ce qui est largement sous-dimensionné pour permettre le croisement de deux camions. En effet, nous recommandons en termes de cercle de braquage que le cercle extérieur de l'anneau ait un rayon de 12,50 mètres et le cercle intérieur un rayon de 5,30 mètres.

Ces chaussées ne sont donc pas idéales pour le croisement de deux camions.

• Chaussées aux fondations non adaptées, à faible coffre:

La voirie empruntée n'a pas été conçue pour supporter le passage de poids-lourds. Son état se détériore au fil des passages [...]. Au vu des dégâts actuels, il est plus que probable que c'est le coffre même de la voirie qui est à refaire.

La fréquence importante du trafic de camions provoque une usure anormale de la route, chemin vicinal asphalté. Les répercussions directes seraient les frais annuels importants pour une remise en état dont la durabilité n'est pas garantie, malheureusement.

Par ailleurs, on peut craindre des conséquences directes et néfastes sur la sécurité routière dues à des pertes de contrôle du véhicule: des tôles froissées, voire de dramatiques fatalités.

• Chaussées sinueuses:

L'itinéraire utilisé présente des virages étroits, notamment dans le centre du village à proximité d'une école (131 élèves). A cette sinuosité s'ajoutent des problèmes de visibilité.

Bien que la sinuosité puisse réduire les vitesses, dans le cas particulier qui nous préoccupe, elle entraîne des problèmes de visibilité réciproque dans le trajet des écoliers domicile-école.

Par ailleurs, cette insécurité n'incite ni les parents ni les habitants à s'inscrire dans une démarche de mobilité durable, alternative à la voiture particulière.».

En conclusion l'I.B.S.R. formule les recommandations suivante :

« • La solution la plus simple à réaliser dans un court délai est d'interdire purement et simplement, sans exceptions, l'accès au village des camions par une limitation du tonnage. Ceci permettrait de résoudre localement les problèmes de sécurité routière. Toutefois, cette solution risquerait de délocaliser le problème et d'affecter les activités économiques des deux carrières et des activités agricoles à proximité du village, notamment.

Si cette solution est envisagée, nous recommandons de réaliser un plan de mobilité pour les poids lourds au niveau régional et d'étudier les conséquences d'un report possible des camions notamment vers d'autres voiries.

- Limitation de vitesse en zone 30 aux abords de l'école avec aménagements appropriés.

De plus, des mesures d'aménagement complémentaires et de limitation de vitesses pourraient être réalisées afin d'optimiser la sécurité routière, notamment aux abords de l'école et de l'église. Toutefois, le problème du dimensionnement des voiries communales ne se résoudrait pas, que du contraire.

- Création d'une voirie de contournement qui relierait les voiries Grande Terre et Au Pairon, à l'extrémité du village, lieudit "Le Chenay".

Cette solution nous semble justifiée également pour réduire les risques de sécurité routière, d'une part, et donner l'opportunité aux près des 500 habitants de Bilstain de redynamiser leur centre, d'autre part.

[...]».

Le 9 octobre, la SPI (agence de développement économique pour la province de Liège) transmet à la ville de Limbourg un plan figurant le tracé des nouvelles voiries aménagées ou à aménager au départ de la sortie n° 37^{ter} de l'autoroute.

Le 17 décembre, une réunion se tient, sous le patronage de la SPI, en présence, notamment, de représentants des communes concernées. Elle a pour objet les problèmes de mobilité sur le territoire liés aux zones d'activités économiques, décrits plus particulièrement comme suit dans le compte rendu de la réunion:

«Il apparaît en effet que de nombreux camions, en provenance tant des entreprises situées à Goé (Corman, Envemat, *etc.*) qu'à Stembert (ex Mabelpap) utilisent les voiries communales via le centre de Dolhain puis Bilstain pour rejoindre l'autoroute E40 via l'échangeur Elsaute (sortie "Plenesses").

Les voiries empruntées tant sur la commune de Welkenraedt que de Limbourg ne sont pas adaptées à cette circulation de poids lourds. Cette circulation engendre une dégradation des voiries, des problèmes de nuisances pour les riverains ainsi que des problèmes importants de sécurité.»

Lors de cette réunion, il est annoncé que la ville de Limbourg envisage d'interdire à court terme la circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes sur ces voiries, solution vue comme étant «la seule qui serait, à moyen terme de nature à résoudre ce problème».

La question étant supra-communale, il est également précisé que des pistes de financement impliquant les différents acteurs concernés devront être envisagées et qu'une étude de faisabilité technique et financière doit être réalisée à ce niveau.

Le 27 décembre, le conseil communal de Limbourg adopte un «règlement complémentaire à la police de roulage», ayant pour objet l'«élargissement de la zone 30 (abords école) de Neupré - Au Pairon à Bilstain».

Le 22 janvier 2014, le bourgmestre de Limbourg contacte le président de la conférence des bourgmestres afin d'attirer à nouveau l'attention sur la situation et de soumettre à ladite conférence un projet d'aménagement de liaison entre la N61 et la nouvelle sortie d'autoroute 37^{ter}. La situation y est décrite comme suit :

«[...], ma commune se trouve au centre d'un problème de mobilité qui concerne potentiellement plusieurs communes de notre arrondissement. En effet, la voirie communale limbourgeoise qui relie la vallée de la Vesdre au plateau de Herve est aujourd'hui la seule voirie accessible aux poids lourds qui souhaitent rallier ces deux zones.

Cependant, considérant l'état de dégradation avancé de la voirie en question et de l'impossibilité pour ma commune d'investir sur cette portion, il ne me sera bientôt plus possible, pour des raisons de sécurité évidentes, de maintenir la voirie ouverte aux poids lourds. Cette décision risque d'avoir des conséquences sur le trafic des camions dans l'arrondissement.

Toutefois, dans un esprit constructif, je tiens à mettre sur la table un projet qui permettrait de pérenniser la circulation des poids lourds dans l'arrondissement. Ce projet consisterait à aménager une liaison entre la N61 (au niveau du Garnstock) et la nouvelle sortie d'autoroute 37^{ter}.

[...]».

Le 10 mars, le collège communal de Limbourg décide d'interdire, à partir du 12 mars, l'accès à la route du Thier de Villers aux véhicules de transport de choses de plus de cinq tonnes. Cette délibération du collège communal est rédigée de la manière suivante:

«Objet : Limitation de tonnage Thier de Villers à Bilstain - Limbourg - Réglementation de la circulation.

Le collège communal,

Considérant qu'il importe d'éviter le passage des poids lourds dans la rue Thier de Villers;

Considérant que vu les dégradations du revêtement, la forte pente et les difficultés de croisement, le passage des véhicules de plus de 5 tonnes est dangereux;

Attendu qu'à partir du 12 mars 2014, les mesures de circulation suivantes seront mises en œuvre;

Attendu qu'il y a lieu dans l'intérêt des usagers, de prendre des mesures exceptionnelles pour prévenir les accidents;

Considérant qu'il y a urgence et que le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages;

Vu la loi relative à la police de la Circulation routière;

Vu l'article 130^{bis} de la Nouvelle Loi Communale,

ARRÊTE :

Art. 1 : À partir du 12 mars 2014 - Thier de Villers après le chemin Saint-Roch dans le sens de la montée: L'accès est interdit aux véhicules affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse 5 tonnes. La mesure est matérialisée par un signal C23 complété par la mention "5 T. max".

Art. 2 : À partir du 12 mars 2014 - Thier de Villers après le carrefour avec les rues Chenay et Calabosse dans le sens de la descente: L'accès est interdit aux véhicules affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse 5 tonnes exceptés convois agricoles. La mesure est matérialisée par un signal C23 complété par la mention "sauf convois agricoles".

Art. 3 : Les contrevenants à la présente ordonnance sont passibles des sanctions prévues aux articles 29 et suivants des lois coordonnées du 16 mars 1968, relatives à la circulation routière.».

Il s'agit du second acte attaqué.

Le 24 mars 2014, le collège communal adopte une nouvelle ordonnance pour préciser que l'interdiction durera jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie. Cette délibération est rédigée comme suit :

«Objet : Limitation de tonnage Thier de Villers à Bilstain - Limbourg - Réglementation de la circulation. Modification de l'arrêté du 10 mars 2014.

Le collège communal,

Considérant qu'il importe d'éviter le passage des poids lourds dans la rue Thier de Villers;

Considérant que vu les dégradations du revêtement, la forte pente et les difficultés de croisement, le passage des véhicules de plus de 5 tonnes est dangereux;

Considérant que la voirie précitée doit être réfectionnée afin de supporter un charroi important;

Attendu qu'à partir du 12 mars 2014, les mesures de circulation suivantes seront mises en œuvre;

Attendu qu'il y a lieu, dans l'intérêt des usagers, de prendre des mesures exceptionnelles pour prévenir les accidents;

Considérant qu'il y a urgence et que le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages;

Vu la loi relative à la police de la Circulation routière;

Vu l'article 130bis de la Nouvelle Loi Communale,

ARRÊTE:

Art. 1 : À partir du 12 mars 2014 jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie - Thier de Villers après le chemin Saint-Roch dans le sens de la montée: L'accès est interdit aux véhicules affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse 5 tonnes exceptés convois agricoles. La mesure est matérialisée par un signal C23 complété par la mention "5 T. max" et par la mention "sauf convois agricoles".

Art. 2 : À partir du 12 mars 2014 - Thier de Villers après le carrefour avec les rues Chenay et Calabosse dans le sens de la descente: L'accès est interdit aux véhicules affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse 5 tonnes exceptés convois agricoles. La mesure est matérialisée par un signal C23 complété par la mention "sauf convois agricoles".

Art. 3 : Les contrevenants à la présente ordonnance sont passibles des sanctions prévues aux articles 29 et suivants des lois coordonnées du 16 mars 1968, relatives à la circulation routière.»

Il s'agit du premier acte attaqué.

Une pétition a par ailleurs été signée par 518 personnes, demandant le maintien de la mesure d'interdiction aux véhicules de plus de 5 tonnes sur le Thier de Villers.

‡AFGPQCEEC-BCAIJQ‡

Le 8 décembre 2014, le collège communal adopte un règlement rédigé comme suit:

«Objet: Limitation de tonnage Thier de Villers à Bilstain - Limbourg - Réglementation de la circulation.

Le collège communal,

Vu l'article 130bis de la Nouvelle loi communale;

Vu la loi relative à la police de la Circulation routière;

Considérant qu'il y a urgence et que le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages;

Considérant que le collège communal de la Ville de Limbourg a adopté, le 10 mars 2014, un arrêté limitant l'accès aux véhicules affectés au transport de choses d'une masse en charge de plus de 5 tonnes, sur le Thier de Villers à partir du 12 mars 2014;

Considérant que le collège communal de la Ville de Limbourg a adopté, le 24 mars 2014, un arrêté modificatif limitant la durée de l'interdiction "jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie";

Considérant toutefois que la loi impose aux autorités communales de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics;

Considérant que cette obligation comporte l'obligation de maintenir salubre et d'entretenir les voiries;

Considérant que cette obligation impose également à la Ville de déneiger les voiries encombrées;

Considérant qu'en période hivernale, des incidents peuvent se présenter et imposer à la Ville de Limbourg de mettre tout en œuvre pour garantir le bon état de la voirie et de ses abords, y compris l'entretien et le déblaiement de la voirie par des camions chasse-neige;

Considérant donc que des circonstances exceptionnelles peuvent imposer à la Ville de Limbourg d'assurer de toute urgence l'entretien et le déblaiement de la voirie et de ses abords;

Considérant que par entretien, il y a lieu d'entendre tous les services généralement quelconques que la Ville est légalement tenue d'assurer afin d'entretenir le bon état de ses voiries communales;

Considérant que par déblaiement, il y a lieu d'entendre toute action généralement quelconque que la Ville est légalement tenue d'assurer afin de maintenir le parfait usage de ses voies communales. Cela comprend notamment le déblaiement de neige, de glace, de rochers, de terre...,

ARRÊTE:

Article 1 : Dans des circonstances exceptionnelles, notamment relatives à la météorologie, telles que la chute de neige ou l'apparition de verglas, les véhicules spécialement affectés par la Ville au déblaiement et à l'entretien des voiries et de ses abords peuvent y emprunter le Thier de Villers afin de remplir leur mission. La mesure sera matérialisée par un panneau additionnel "EXCEPTÉ SERVICE D'ENTRETIEN DE LA VOIRIE".

Article 2 : Les contrevenants à la présente ordonnance seront passibles des sanctions prévues aux articles 29 et suivants des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la circulation routière. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son affichage.»;

Considérant que les recours sont dirigés contre les mêmes décisions et soulèvent des moyens identiques; qu'ils sont connexes et doivent être joints dans le souci d'une bonne administration de la justice;

‡AFGPQCEEC-BCAIJQ‡

Considérant que, par des courriers du 17 décembre 2014, les requérants demandent l'extension de l'objet des recours au règlement précité du 8 décembre 2014; que ce règlement tend à apporter une exception à l'interdiction contenue dans l'ordonnance du 24 mars; qu'il s'interprète comme modifiant cette dernière; que, partant, les recours peuvent être étendus au règlement du 8 décembre 2014;

Considérant que le 23 avril 2015, le conseil communal a adopté un règlement complémentaire à la police du roulage interdisant aux véhicules dont la masse en charge dépasse cinq tonnes l'accès au Thier de Villers après le chemin Saint-Roch dans le sens de la montée et après le carrefour avec les rues Chenay et Calabosse dans le sens de la descente; que la partie adverse estime que l'entrée en vigueur de ce règlement, après son approbation par l'autorité de tutelle, serait de nature à faire perdre aux requérants leur intérêt au présent recours;

Considérant que les actes attaqués sont des règlements; qu'ils sont assortis des sanctions pénales prévues aux articles 29 et suivants des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968; que le règlement du conseil communal du 23 avril 2015 n'a aucune portée rétroactive; que son entrée en vigueur serait sans incidence sur l'intérêt des requérants à obtenir l'annulation des règlements du collège, qui auront été appliqués;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de «la violation de l'article 130bis de la nouvelle loi communale et des articles 2, 3, § 2, 10 et 12 de la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968, de l'incompétence de l'auteur de l'acte attaqué»; qu'ils constatent que les règlements attaqués se donnent pour fondement l'article 130bis de la Nouvelle loi communale alors qu'en permettant au collège communal de prendre des «ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière», l'objectif du législateur était uniquement de lui conférer une compétence pour régler une situation qui, selon la définition du Larousse, «ne dure qu'un temps limité»; qu'ils se prévalent à cet égard de l'article 135, § 2 de la Nouvelle loi communale qui exclut de son champ d'application la police de la circulation routière «lorsqu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques», d'une règle similaire qui se retrouve dans la loi relative à la police de la circulation routière (articles 10 et 12), ainsi que des travaux préparatoires de la loi ayant introduit l'article 130bis dans la Nouvelle loi communale; qu'ils font valoir qu'en l'espèce, l'interdiction de circulation n'a aucun caractère temporaire et que l'ordonnance du 10 mars 2014 n'y fait aucune allusion, ce qui justifie en soi l'annulation du second acte attaqué; qu'ils observent que si l'ordonnance du 24 mars 2014 dispose, quant à elle, que l'interdiction de circulation perdurera «jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie», cette précision ne correspond à aucune limite chronologique puisque la réfection de cette voirie n'est

pas en cours, n'est pas programmée et pourrait du reste ne jamais être décidée; qu'ils concluent qu'il «s'agit d'une éventualité et non d'une limite d'ores et déjà certaine, fût-ce dans son principe», en sorte que l'interdiction de circulation a vocation à s'installer dans la durée et que, partant, le collège communal n'était pas compétent;

Considérant que la partie adverse répond que les arrêtés attaqués revêtent un caractère temporaire; qu'à cet égard, elle observe, d'une part, que l'arrêté du 24 mars 2014 précise que l'interdiction de circulation vaudra «jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie» et, d'autre part, que la motivation des actes attaqués vise l'état de dégradation de la voirie ainsi que l'urgence de la situation et le danger que celle-ci représente en termes de sécurité, de sorte que les mesures contenues dans ces actes n'ont pas vocation à s'appliquer de manière permanente; qu'elle expose qu'elle est tenue de garantir la sécurité, la tranquillité et la salubrité publiques et fait valoir que les exigences de la sécurité imposent une réfection en profondeur de la voirie avant qu'elle puisse être rouverte à la circulation des poids lourds; qu'elle en déduit que les travaux envisagés ne peuvent être considérés comme une simple «éventualité»; qu'elle souligne que Madame Docteur, membre du Service public de Wallonie, l'a invitée à prendre contact avec le Centre de Recherche Routière en vue de réaliser une étude de stabilité de la route et de déterminer l'importance des travaux à réaliser, ce qu'elle n'a pas manqué de faire; qu'elle ajoute que le programme stratégique transversal de la ville de Limbourg prévoyait déjà la réfection de la voirie «Nouvelle Route» à Bilstain pour 2017-2018 et qu'elle projetait l'installation d'un trottoir surélevé dans la rue Au Pairon dès 2015; qu'elle estime démontrer ainsi qu'elle accorde la priorité à cet axe de liaison fort fréquenté; qu'elle précise qu'en ce qui concerne le Thier de Villers, les budgets nécessaires pour les travaux de réparation «doivent encore être définis et programmés dans le temps avec précision puisque la situation s'est récemment accélérée»; qu'elle en conclut qu'il ne peut lui être reproché de ne pas avoir mis en œuvre les travaux envisagés;

Considérant que, dans ses derniers mémoires, la partie adverse fait valoir que la dégradation anormalement rapide de la voirie du Thier de Villers est une situation exceptionnelle et soudaine, liée au passage intensif de poids lourds, qu'une solution durable était envisagée sur le long terme, à savoir la création d'une voirie de contournement mais que cette solution n'a pu aboutir parce que la voirie concernée s'est dégradée de manière anormalement rapide, de sorte que le collège a été contraint de statuer en urgence afin de sauvegarder la sécurité publique en adoptant une mesure d'interdiction temporaire; qu'elle soutient qu'il s'agit d'une «mesure soudaine et exceptionnelle», ne présentant aucun caractère permanent et destinée à faire face à une situation exceptionnelle à laquelle il pourra être remédié par l'exécution des travaux adéquats; qu'elle souligne que l'ordonnance attaquée ne présente qu'un lien indirect avec la configuration des lieux et le caractère sinueux des axes concernés, qui sont à l'origine du projet de création d'une voirie de contournement, mais qui ne justifient pas l'adoption du règlement en cause, lequel découle de la dégradation anormale et soudaine de la voirie malgré l'entretien dont elle a récemment bénéficié; qu'il s'ensuit, selon elle, qu'il n'existe aucun doute sur le point de savoir si après sa réfection, la voirie concernée sera rouverte à la circulation pour les véhicules dont la charge dépasse les cinq tonnes, l'acte attaqué précisant qu'il cessera ses effets dès que la voirie aura été refaite en profondeur; qu'elle expose

‡AFGPQCEEC-BCAIIJQ‡

également que l'incertitude relative au moment auquel la voirie sera refaite n'implique pas que la situation revêtirait un caractère permanent, puisque la décision de principe d'effectuer les travaux est acquise et que des mesures de sécurité ont dû être adoptées avant que les marges budgétaires nécessaires à la réalisation des travaux aient pu être dégagées;

Considérant qu'en vertu de l'article 1^{er} des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique; qu'en vertu de l'article 2 des mêmes lois, et sous réserve de l'article 3 de celles-ci ainsi que des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune, lesquels sont soumis à l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après avis des commissions consultatives intéressées créées en application de l'article 7; que l'article 10 des lois coordonnées précitées et l'article 135, § 2, alinéa 2, 1^o, *in fine*, de la Nouvelle loi communale soustraient la police de la circulation routière, «en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques», au champ d'application du pouvoir général de police reconnu aux communes sur la base de l'article 135, § 2, précité; qu'il résulte de la lecture combinée de ces dispositions que les règlements complémentaires du conseil communal fondés sur l'article 2 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière ne s'appliquent qu'à des situations permanentes ou périodiques;

Considérant que les communes conservent un pouvoir de police administrative générale en matière de circulation routière; qu'après avoir déterminé, en son alinéa 1^{er}, le mode de publication des mesures prises en vertu des articles 2, 3 et 4, donc en ce compris des règlements complémentaires adoptés par les conseils communaux, l'article 12 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière précise, en son alinéa 2, qu'«il en est de même des mesures prises par les autorités communales pour régler des situations occasionnelles en vertu de la nouvelle loi communale du 26 mai 1989»; que le législateur détermine ainsi l'objet des mesures pouvant être adoptées par les communes en vertu de leurs pouvoirs de police administrative générale;

Considérant que l'article 130bis de la Nouvelle loi communale énonce que «Le collège des bourgmestre et échevins est compétent pour les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière»; que cette disposition a été

insérée dans la Nouvelle loi communale par une loi du 12 janvier 2006, dont l'objectif était de transférer du conseil communal au collège le pouvoir d'adopter ces ordonnances, pour des motifs que les développements de la proposition exposent notamment de la manière suivante (*Doc. parl.*, Ch., sess. 2005-2006, proposition de loi modifiant la Nouvelle loi communale en ce qui concerne la compétence en matière d'ordonnances de police temporaires, n° 2022/001, p. 1):

« [...]

Généralement, ces ordonnances de police temporaires sont nécessaires en vue de l'organisation de compétitions sportives (courses cyclistes, joggings urbains, rencontres de balle pelote, concours de pinsons, *etc.*), de kermesses, de fêtes de quartier, de braderies, de brocantes, de marchés nocturnes, de fêtes scolaires, en vue de l'utilisation temporaire d'une rue par des entrepreneurs et autres, de l'organisation d'événements musicaux, de spectacles de cirque, de barbecues de rue, de pèlerinages, *etc.*

Les dates et le nombre de ces manifestations et organisations (qui ne sont pas toutes prévues des mois à l'avance) sont parfois communiquées très tard aux autorités locales, de sorte que le conseil communal n'a plus la possibilité de faire une ordonnance de police en temps utile. Si une réunion du conseil communal est reportée ou ne peut se tenir, certaines manifestations risquent dès lors de ne pas pouvoir avoir lieu, parce qu'une ordonnance de police provisoire qui est prise par le bourgmestre en application de l'article 134 de la nouvelle loi communale, n'est possible que lorsqu'il est question d'événements imprévus, qui justifient une intervention d'extrême urgence, et lorsque le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages pour les habitants. Il est clair que les événements susmentionnés ne relèvent pas, en règle générale, de cette disposition.

[...]»;

Considérant que, bien que l'article 130*bis* de la Nouvelle loi communale fasse porter le qualificatif «temporaire» sur l'ordonnance de police, il résulte des articles 10 et 12, alinéa 2, des lois coordonnées précitées ainsi que de l'article 135, § 2, alinéa 2, 1°, *in fine*, de la Nouvelle loi communale que le critère de distinction entre les compétences du conseil communal et celles du collège communal consiste dans le caractère soit permanent ou périodique, soit occasionnel, de la situation à laquelle le règlement s'applique; que la compétence que les lois coordonnées attribuent au conseil communal en matière de règlements complémentaires de police de la circulation routière porte sur des mesures qui s'appliquent à des situations permanentes ou périodiques et qui tendent donc à aménager et organiser la circulation sur la voie publique sans limitation de durée ou pendant certaines périodes déterminées; que les pouvoirs de police générale demeurant de la compétence communale et relevant des attributions du collège communal, portent sur des mesures qui sont temporaires au sens d'occasionnelles et qui visent toutes situations ponctuelles présentant, pour une durée déterminée ou déterminable, un danger pour la circulation; que la compétence du collège communal doit s'exercer en

respectant celle du conseil, lequel constitue l'autorité compétente pour adopter des règlements complémentaires, moyennant l'approbation de l'autorité de tutelle;

Considérant que l'ordonnance de police relative à la circulation routière adoptée le 24 mars 2014, qui constitue le second acte attaqué, se donne pour fondement l'article 130bis de la Nouvelle loi communale; qu'elle prévoit une interdiction de circulation sur le Thier de Villers pour les véhicules de transport de choses d'un tonnage en charge supérieur à 5 tonnes «jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie¹»; que si cette dernière précision laisse présager que la mesure d'interdiction n'a pas vocation à demeurer d'application de manière définitive, elle ne permet pas de considérer la mesure comme étant temporaire au sens des articles 130bis et 135, § 2, de la Nouvelle loi communale et donc de fonder la compétence du collège communal en l'espèce; qu'en effet, le danger dont fait état la motivation de l'ordonnance ne résulte pas seulement des dégradations du revêtement de la voirie, mais également de la forte pente et des difficultés de croisement; qu'il ressort du dossier administratif et des termes du mémoire en réponse que l'utilisation quotidienne de cette voirie par un charroi lourd et important était connue au moins depuis le premier semestre de l'année 2013 et qu'elle était considérée comme étant à l'origine de dégradations de la voirie, mais également de dangers pour la sécurité routière compte tenu de la configuration des lieux et, en particulier, du caractère étroit et sinueux des chaussées concernées; que si cette situation a pu apparaître comme étant nouvelle, puisqu'elle résulte, selon l'I.B.S.R. de l'ouverture, qualifiée en juin 2013 de «relativement récente», d'une sortie de l'autoroute, elle ne peut être en revanche être qualifiée de ponctuelle puisque l'augmentation du passage de poids lourds, qui est à l'origine des problèmes et risques constatés par l'I.B.S.R. constitue une cause permanente de danger; que la situation que la mesure d'interdiction en cause vise à régler n'est pas «ponctuelle» ou «occasionnelle» au sens de l'article 135, § 2, al. 2, 1°, *in fine*, de la Nouvelle loi communale, lu en combinaison avec les articles 10 et 12 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière, seul de nature à fonder la compétence dévolue au collège communal en application de l'article 130bis de la Nouvelle loi communale;

Considérant que le collège communal ne pouvait se fonder sur les articles 130bis et 135, § 2, de la Nouvelle loi communale pour adopter sa délibération du 24 mars 2014; que, ce faisant, il a méconnu la compétence que l'article 2 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière attribue

1 Dans le sens de la montée tout au moins.

au conseil communal, empêchant, par la même occasion, l'exercice de la tutelle d'approbation instituée par cette disposition;

Considérant que le premier moyen est fondé; que le second acte attaqué doit être annulé; qu'il n'y a pas lieu d'examiner les autres moyens qui, à les supposer fondés, ne sont pas de nature à entraîner une annulation aux effets plus étendus;

Considérant que l'ordonnance du collège du 10 mars 2014, qui constitue le premier acte attaqué, a été adoptée sur la base des mêmes dispositions; que si elle a été remplacée par l'ordonnance du 24 mars 2014, elle a toutefois été d'application, de sorte que, dans un souci de sécurité juridique, il y a lieu de l'annuler pour les mêmes motifs;

Considérant que l'annulation de l'ordonnance du 24 mars privera d'objet la délibération du 8 décembre; qu'il convient toutefois de l'annuler en vue de garantir la sécurité juridique;

Considérant que chacune des parties requérantes demande que la partie adverse soit condamnée à une indemnité de procédure de 140 euros; qu'il s'agit du montant minimum fixé par l'article 67 du règlement général de procédure; qu'aucune raison n'apparaît de s'écarter de ce montant,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

Les affaires portant les numéros 212.403/XV-2537, 212.404/XV-2538, 212.405/XV-2539, 212.406/XV-2540, 212.407/XV-2541, 212.408/XV-2542, 212.410/XV-2544, 212.411/XV-2545, 212.412/XV-2547, 212.413/XV-2546, 212.416/XV-2548, 212.421/XV-2549, 212.423/XV-2550, 212.427/XV-2551, 212.428/XV-2552, 212.430/XV-2553, 212.431/XV-2555, 212.434/XV-2556 et 212.437/XV-2558 sont jointes.

Article 2.

Sont annulées les délibérations du collège communal de Limbourg des 10 et 24 mars 2014 ainsi que du 8 décembre 2014 relatives à l'interdiction de la circulation des véhicules de plus de cinq tonnes sur le Thier de Villers à Bilstain.

‡AFGPQCEEC-BCAIJQ‡

Article 3.

Les dépens, liquidés à la somme de 3800 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Une indemnité de procédure d'un montant de 140 euros est accordée à chacune des parties requérantes à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le cinq juin deux mille quinze par :

M.	M. LEROY,	président de chambre,
M.	I. KOVALOVSKY,	conseiller d'État,
Mme	D. DÉOM,	conseiller d'État,
M.	Fr. QUINTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

Fr. QUINTIN

M. LEROY