

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 236.621 du 30 novembre 2016

216.213/XV-2825

En cause : **1. la s.a. ENVEMAT,**
 2. la s.a. BÉTON MANUFACTURE DE LA VESDRE,
 3. la s.p.r.l. CHARLIER J.-P.,
 4. DENIS Christophe,
 5. la s.p.r.l. DOTHÉE BLOCS & MATÉRIAUX,
 6. EMONTZ Damien,
 7. la s.a. ENTREPRISE Y. CORMAN,
 8. la s.p.r.l. ESSER & LENNERTZ,
 9. la s.a. ETS LÉON CROSSET,
 10. la s.p.r.l. GUBBELS BENOÎT,
 11. la s.a. LAMBRIGHS-CARRIÈRES DOLHAIN VICINAL,
 12. la s.p.r.l. MAZOUT HAVET,
 13. MOSTAERT Alexandre,
 14. la s.a. MOULIN ESSER,
 15. SCHINS Dominique,
 16. la s.p.r.l. WARNIER LONNOY SABLAGE,
 ayant élu domicile chez
 Mes P. LEJEUNE
 et S. MATRAY, avocats,
 rue des Fories 2
 4020 Liège,

contre :

1. la ville de Limbourg,
 ayant élu domicile chez
 Me E. LEMMENS, avocat,
 boulevard de la Sauvenière 68 bte 22
 4020 Liège,

2. la Région wallonne,
 représentée par son Gouvernement.

LE CONSEIL D'ÉTAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite, par la voie électronique le 19 juin 2015, par (1) la s.a. Envemat, (2) la s.a. Béton manufacture de la Vesdre, (3) la s.p.r.l. Charlier J.-P., (4) Christophe Denis, (5) la s.p.r.l. Dothée Blocs & Matériaux, (6) Damien Emontz, (7) la s.a. Entreprise Y. Corman, (8) la s.p.r.l. Esser & Lennertz, (9) la s.a. Ets Léon Crosset, (10) la s.p.r.l. Gubbels Benoît, (11) la s.a. Lambrighs - Carrières Dolhain Vicinal, (12) la s.p.r.l. Mazout Havet, (13) Alexandre Mostaert, (14) la s.a.

Moulin Esser, (15) Dominique Schins, et (16) la s.p.r.l. Warnier Lonnoy Sablage, qui demandent l'annulation:

- de «la délibération du conseil communal de la Ville de Limbourg du 23 avril 2015, interdisant la circulation des véhicules de plus de cinq tonnes sur le Thier de Villers à Bilstain»
- et des «décisions contenues dans l'arrêté du gouvernement wallon de date inconnue "approuvant l'arrêté du conseil communal de Limbourg en date du 23 avril 2015 portant règlement complémentaire sur la police de la circulation routière" et dans la lettre adressée le 11 juin 2015 par ce même gouvernement à la Ville de Limbourg [...]»;

Vu le dossier administratif;

Vu le mémoire en réponse de la première partie adverse et le mémoire en réplique;

Vu le rapport de Mme M. VANDERHELST, auditeur au Conseil d'État;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 6 juin 2016, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience publique du 28 juin 2016 à 9 heures 30;

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

Entendu, en leurs observations, Mes P. LEJEUNE et I. DEMOULIN, avocats, comparaisant pour les parties requérantes, et Me É. KIEHL, *loco* Me É. LEMMENS, avocat, comparaisant pour la première 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;

Faits

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

La traversée 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 première 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 première 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 à Bilstain.

Le 13 mai, l'agent technique du service des travaux de la ville établit un rapport à l'attention du collège communal de Limbourg dans lequel il souligne l'étroitesse de la route, sa sinuosité, son état de dégradation avancé et l'importance du charroi de camions à proximité de l'école communale.

Le 25 juin, l'I.B.S.R. adresse à la ville de Limbourg un avis qui constate et confirme ces problèmes ainsi que 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). À 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 suivantes :

« • 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 S.P.I. (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 S.P.I., en présence, notamment, de représentants des communes concernées. Elle a pour objet les problèmes de mobilité 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». 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 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 de Garnstock) et la nouvelle sortie d'autoroute 37^{ter}.

[...]».

Le 10 mars, le collège communal 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.

Le 24 mars, le collège communal modifie cette décision pour préciser que l'interdiction durera jusqu'à la réfection en profondeur de la voirie.

La délibération est à nouveau modifiée le 8 décembre afin de préciser que les véhicules spécialement affectés par la ville au déblaiement et à l'entretien des voiries et de ses abords peuvent emprunter le Thier de Villers pour remplir leur mission.

Ces trois décisions feront l'objet de recours en annulation, introduits notamment par les parties requérantes en la présente affaire. Elles seront annulées par l'arrêt n° 231.459 du 5 juin 2015 en raison de la méconnaissance de la compétence que l'article 2 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière attribue au conseil communal.

Parallèlement, différents échanges ont lieu entre la première partie adverse et divers organismes et autorités, ainsi qu'avec certaines parties requérantes.

Le 21 mars, la S.P.I. sollicite auprès du ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles un financement afin de permettre la réalisation d'une étude en vue d'établir un plan de jalonnement et de signalisation lié à la voirie de contournement, permettant l'organisation du trafic en vue de privilégier les accès régionaux et d'éviter le report sur les voiries communales et les noyaux d'habitats en bordure de celles-ci.

Le 27 mars, le ministre précité informe la S.P.I. qu'il lui octroie une subvention d'un montant de 444.401,33 €, destinée à la mise en œuvre du projet de

redynamisation des ZAE de Eupen 1 et 2. D'après la première partie adverse, une partie de cette subvention est destinée à financer l'étude susmentionnée.

Le 31 mars, une réunion se tient entre la première partie adverse et les représentants de différentes parties requérantes. Des propositions de travaux d'aménagement sont notamment formulées.

Le 15 avril, la S.P.I. confirme au bourgmestre de Limbourg qu'elle met tout en œuvre pour faire avancer «tant le dossier relatif à la signalisation sur ce secteur que celui de la liaison entre la zone d'activité Eupen et la RN61» et précise, concernant une éventuelle liaison «Est Verviers», que la création d'une infrastructure d'une telle importance n'entre pas dans les prérogatives de la S.P.I. mais est plutôt du ressort du Service Public de Wallonie (S.P.W.).

Le 14 mai, l'agent technique au service des travaux de la ville rédige un rapport dans lequel il indique notamment ce qui suit:

« Suite à l'interdiction du passage des véhicules de plus de 5 tonnes dans le Thier de Villers, M. CROSSET de l'entreprise de travaux publics CROSSET, et M. SIMAR des Établissements ENVEMAT, ont proposé à l'Administration communale de réaménager une partie de l'accotement situé du côté gauche en montant depuis Dolhain vers le village de Bilstain.

[...]

Cette solution permettrait, bien évidemment, de garantir une plus grande longévité de cette portion de voirie, tout en l'élargissant pour favoriser le croisement de véhicules. Cependant, cet aménagement ne permet malheureusement pas de régler tous les problèmes, surtout pour les véhicules de grande taille. Le revêtement de voirie reste bien entendu identique sur toute la portion de voirie depuis Dolhain vers Bilstain, malgré que certaines zones soient moins dégradées que d'autres, et les virages en partie basse restent évidemment serrés, ce qui ne favorise pas le croisement du gros charroi.»

Le 15 mai, une nouvelle réunion se tient entre les représentants de la première partie adverse, ceux du S.P.W., de la police locale et de l'I.B.S.R. afin d'évaluer la mesure adoptée les 10 et 24 mars 2014. Il y est notamment conclu au «maintien de la mesure tant que la voirie est dans cet état».

Le 23 mai, une pétition signée par 518 personnes est adressée à la première partie adverse. Il y est demandé de maintenir la mesure d'interdiction aux véhicules de plus de 5 tonnes sur le Thier de Villers.

Le 23 avril 2015, le conseil communal de Limbourg adopte un nouveau règlement complémentaire à la police de roulage interdisant la circulation des camions poids-lourds de plus de 5 tonnes sur le Thier de Villers.

Il s'agit du premier acte attaqué, qui est rédigé comme suit:

« Objet : Règlement complémentaire à la police de roulage - Limitation de tonnage au transport de choses de + de 5 tonnes à l'exception du charroi agricole, des véhicules chargés de l'entretien de la voirie ainsi que des véhicules d'urgence dans le Thier de Villers à Bilstain – Décision

Le conseil communal,

Vu les articles 2, 3 et 12 de la loi coordonnée du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière et ses arrêtés d'application;

Vu l'article 119 de la Nouvelle loi communale;

Vu le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et ses annexes;

Vu la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière;

Considérant que de nombreux poids-lourds empruntent quotidiennement la voirie dite du Thier de Villers pour rejoindre la vallée de la Vesdre à partir de la sortie n° 37bis de l'autoroute E40;

Vu le rapport de l'agent technique du service des travaux de la Ville de Limbourg du 13 mai 2013 qui souligne l'état de dégradation de cette voirie et le rapport de l'I.B.S.R. du 25 juin 2013 qui confirme l'état de dégradation avancée de la voirie;

Considérant que l'état de dégradation de la voirie du Thier de Villers s'est aggravé depuis la rédaction de ces rapports;

Considérant par ailleurs que cette voirie n'est pas adaptée pour supporter un charroi important de véhicules poids-lourds de plus de 5 tonnes;

Considérant 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 emporte l'obligation de maintenir salubres et d'entretenir les voiries;

Considérant qu'il y a lieu de mettre en œuvre des solutions et mesures urgentes de nature à limiter la dégradation de la voirie du Thier de Villers et à assurer la sécurité publique en termes notamment de circulation routière;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de restreindre la circulation des camions de plus de 5 tonnes sur la voirie du Thier de Villers;

Considérant que la Ville de Limbourg supporte également l'obligation de déneiger les voiries encombrées et de garantir le bon état de la voirie et de ses abords, en ce compris le déblaiement et le déneigement;

Considérant dès lors 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 la Ville de Limbourg est informée, par l'effet de procédure de recours antérieures et en vertu de différentes rencontres, des arguments des entreprises situées sur son territoire et, notamment, des importantes pertes économiques qu'elles invoquent;

Considérant que la Ville de Limbourg a mis en balance les éventuels inconvénients et les difficultés financières alléguées par les entreprises désireuses de voir leurs camions emprunter la voirie du Thier de Villers et les dangers et nuisances encourus par la population;

Considérant qu'il résulte de cette balance des intérêts que la sécurité routière doit l'emporter et qu'il convient dès lors d'interdire la circulation sur la voirie du Thier de Villers aux camions de plus de 5 tonnes;

Considérant que la liberté d'aller et de venir et la liberté de commerce et d'industrie ne sont pas absolues et que la mesure de police envisagée est adaptée à la gravité de l'atteinte à la sécurité publique qu'elle entend prévenir, de sorte qu'il existe un rapport de proportionnalité entre la limitation apportée à l'exercice de ces libertés et le trouble qu'il est nécessaire d'éviter;

Considérant que la Ville de Limbourg a également tenu compte du risque de déplacement du problème sur d'autres voiries mais qu'elle a estimé que l'état de dégradation de la chaussée mais aussi les caractéristiques de la chaussée du Thier de Villers étaient tels qu'il convenait de privilégier un autre itinéraire;

Considérant en effet que cette voirie, outre son état de dégradation, n'est pas adaptée pour supporter un charroi important de véhicules poids-lourds de plus de 5 tonnes en raison de son étroitesse, de son caractère pentu, de son caractère sinueux et de la présence d'une école à proximité immédiate de la voirie;

Considérant qu'il convient de permettre aux enfants de Bilstain de se rendre à l'école le matin, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'étendre la mesure aux bus, et ce d'autant que la circulation est limitée à 50 km/h sur l'axe concerné par l'effet d'une décision du collège communal du 14 juillet 2014 actuellement définitive;

Considérant, par ailleurs, que trois bus articulés circulent par jour (un le matin et deux le soir) et que ces bus ne peuvent en aucun cas être amenés à se croiser;

Considérant, de surcroît, que le nombre de bus de plus de 5 tonnes appelés à utiliser la voirie du Thier de Villers est bien moins important que le nombre de camions l'empruntant, de sorte que le passage des bus ne laisse pas craindre l'exacerbation des dégradations de la voirie, contrairement au passage des camions affectés au transport de choses;

Considérant qu'il y a lieu d'accorder une dérogation et d'autoriser la circulation du charroi agricole afin de permettre aux exploitants d'atteindre leurs parcelles et compte tenu de ce que ce charroi est, lui aussi, proportionnellement moins important que le passage de camions poids-lourds, le charroi agricole circulant de surcroît à allure modérée, de sorte que les éventuelles nuisances provoquées sont très réduites et sont acceptables en milieu rural;

Considérant en outre que les fermiers qui exploitent des parcelles situées le long de la voirie du Thier de Villers ne bénéficient d'aucun autre accès à leurs parcelles, de sorte qu'il n'existe pas d'alternative dans le sens de la descente;

Considérant enfin qu'il y a lieu d'autoriser le passage des camions de pompiers et véhicules prioritaires, des véhicules de secours et autres

camions prioritaires au sens du Code de la route en cas de mission urgente;

Sur proposition du collège communal;

À haute voix;

Par 8 voix POUR (Le groupe PS et M. Jacques Lamotte), 1 voix CONTRE (M. Jonathan Chanteux) et 7 abstentions (Le groupe Changeons Ensemble),

ARRÊTE:

- 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 excepté les convois agricoles et les véhicules chargés de l'entretien de la voirie. La mesure est matérialisée par un signal C23 complété par les mentions "+ 5 T", "sauf usage agricole", "excepté service d'entretien de la voirie";

- 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 excepté les convois agricoles et les véhicules chargés de l'entretien de la voirie. La mesure est matérialisée par un signal C23 complété par les mentions "+5T", "sauf usage agricole", "excepté service d'entretien de la voirie";

- Par l'usage du signal C23, les bus ne sont pas concernés par la mesure;

- Les camions de pompiers et véhicules prioritaires, des véhicules de secours et les autres camions prioritaires au sens du Code de la route ne sont pas concernés par la mesure en cas de mission urgente;

- 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;

- La présente ordonnance entrera en vigueur dès son approbation par le Ministre de la Région wallonne compétent en matière de sécurité routière et moyennant le respect des modalités de publicité prescrites.

[...]».

Cette délibération du conseil communal fait l'objet d'une publication par voie d'affichage dès le 24 avril.

Le même jour, elle est transmise pour approbation à la Région wallonne qui en accusera réception le 28 avril.

À une date inconnue, le ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine approuve «l'arrêté du conseil communal de Limbourg en date du 23 avril 2015 portant règlement complémentaire sur la police de la circulation routière». Cet arrêté est motivé comme suit:

« Attendu que ce règlement complémentaire vise le transport de choses de plus de 5 tonnes dans le Thier de Villers;

Considérant que la réglementation prévue par la délibération prérappelée du conseil communal n'est pas contraire aux lois et règlements généraux sur la police de la circulation routière;

Considérant que cette même réglementation ne va pas à l'encontre de l'intérêt général ni de la sécurité de la circulation»;

Le courrier du 11 juin 2015 par lequel est transmis cet arrêté d'approbation est rédigé comme suit :

« En ma qualité de Ministre des Travaux publics et de la sécurité routière, je suis bien conscient de la volonté communale d'apporter une solution à la circulation des poids lourds dans la rue Thier de Villers, notamment en regard de l'état de dégradation de celle-ci et des risques encourus en termes de sécurité.

En ma qualité de Ministre des Zones d'Activité Économique, je suis également soucieux de ne pas entraver l'activité économique locale et de contribuer à une solution à la circulation des poids lourds dans les communes de Limbourg et avoisinantes.

Le dossier qui m'est soumis est au carrefour de ces deux enjeux (sécurité et développement économique) mais ceux-ci se présentent de manière opposée dans le cas d'espèce.

Le règlement complémentaire sur la police de la circulation routière adopté le 23 avril 2015 par votre conseil communal m'apparaît comporter certaines incohérences, entre autres au niveau strictement local, car les livraisons des riverains de la voirie, comme par exemple celle de mazout, ne seraient plus permises. Raison pour laquelle certains mandataires avaient pu proposer me semble-t-il d'interdire la rue aux véhicules de plus de 5 tonnes excepté circulation locale, ce qui m'apparaît être une bonne suggestion.

Dès lors, pour ne pas entraver la volonté communale, je vous notifie dans un premier temps, par la présente, l'approbation de ce règlement complémentaire mais je vous demande d'en reprendre très rapidement un nouveau apportant les corrections appropriées. Mon administration et mon cabinet sont à votre disposition si vous l'estimez nécessaire.

Enfin, je vous informe que j'ai relancé la S.P.I. afin de faire avancer le dossier de réflexion sur la mobilité "économique" de la région et en particulier la réalisation de la liaison "Garnstock" afin d'offrir une alternative au trafic poids lourds dans la région. Ma volonté est bel et bien d'offrir les jonctions opportunes aux entreprises locales pour leur permettre de déployer leurs activités dans les meilleures conditions de compétitivité.»

L'arrêté d'approbation et le contenu de ce courrier constituent le second acte attaqué;

Désistement de la s.a. Entreprise Y. Corman

Considérant que, le 23 novembre 2015, la s.a. Entreprise Y. Corman, septième requérante, a fait savoir au Conseil d'État via la procédure électronique, que son conseil d'administration a décidé, le 18 novembre 2015, de se désister de son

recours; qu'il ressort des débats à l'audience que rien ne s'oppose à ce que ce désistement soit accueilli;

Recevabilité

Considérant que, pour justifier de leur intérêt à agir, les parties requérantes font valoir qu'elles «sont toutes actives dans un domaine qui requiert l'usage de transports par camions, soit pour quitter la ville et se rendre auprès de leurs clients, soit inversement pour se rendre à Limbourg afin d'y livrer ou de charger certaines marchandises», que «suite à l'interdiction comminée par le premier acte attaqué, les camions des parties requérantes sont contraints d'emprunter des itinéraires passant soit par Eupen, soit par Verviers, ce qui augmente le trajet d'environ douze kilomètres», qu'il «en résulte un préjudice considérable en terme de perte de temps de personnel et d'augmentation du coût des transports» et que «certains clients renoncent à se fournir auprès des parties requérantes en raison de ces surcoûts»;

Considérant, quant à la recevabilité, que la ville de Limbourg indique ne pas avoir de remarque particulière en ce qui concerne le premier acte attaqué et la décision d'approbation du ministre de tutelle; qu'en revanche, s'agissant des «autres actes attaqués, identifiés par les parties requérantes comme “les décisions contenues dans la lettre adressée le 11 juin 2015 par ce même gouvernement à la Ville de Limbourg”», elle fait valoir que les parties requérantes ne peuvent être suivies lorsqu'elles soutiennent que le contenu du courrier de notification du 11 juin 2015 serait indissociable de l'arrêté d'approbation et qu'en ce qu'il vise “les décisions contenues dans la lettre adressée le 11 juin 2015 par ce même Gouvernement à la ville de Limbourg”, le recours est irrecevable;

Considérant que les parties requérantes répliquent que la Région wallonne n'a pas déposé de dossier administratif et qu'elles ne sont donc pas en mesure d'examiner quelle fut la position de l'administration régionale avant l'adoption de l'acte attaqué; qu'elles font valoir que «la lettre de la seconde partie adverse du 11 juin 2015 décide que le règlement de la première partie adverse comporte des incohérences et décide “dans un premier temps”, d'approuver ce règlement, mais à condition qu'un second règlement soit rapidement adopté, lequel doit comporter “les corrections appropriées”; que, selon elles, ces considérations ne peuvent être dissociées de l'arrêté lui-même mais servent au contraire à en apprécier la portée: la décision prise «dans un premier temps» implique nécessairement l'existence d'une seconde appréciation à un stade ultérieur; qu'elles exposent que la condition exprimée ne peut être détachée de la décision d'approbation, qu'elle impose l'adoption de corrections au règlement communal et que tous ces éléments permettent d'apprécier l'exacte portée de l'arrêté de la Région wallonne;

que, dans leur dernier mémoire, elles font valoir qu'une condition ne peut jamais être distincte de l'obligation principale à laquelle elle se rattache, que la lettre du 11

juin 2015 contient une condition et ne peut donc être dissociée de l'arrêté d'approbation; qu'elles estiment que cette lettre ne peut dès lors s'analyser comme un simple transmis de l'arrêté d'approbation et que rien ne permet de soutenir que la condition y exprimée ne serait pas contraignante;

Considérant que l'intérêt à agir des parties requérantes, tel que celui-ci est décrit dans la requête, n'est pas contesté;

Considérant qu'aucune exception n'est soulevée à l'égard du premier acte attaqué; que le recours est recevable en ce qu'il est dirigé contre cet acte; qu'il l'est également en ce qu'il porte sur l'arrêté d'approbation;

Considérant que, dans le courrier du 11 juin 2015, le ministre indique qu'il relève certaines incohérences dans le règlement adopté le 23 avril 2015, en particulier quant aux entraves aux livraisons des riverains qu'il pourrait emporter; que, dans ce contexte, il invite la ville de Limbourg à apporter les corrections appropriées dans un nouveau règlement; que rien n'indique, ni expressément ni implicitement, qu'il s'agit d'une condition contraignante à laquelle serait soumise l'approbation du règlement précité du 23 avril 2015; qu'en particulier, aucune sanction ou conséquence n'est attachée à cette invitation; que le courrier du 11 juin 2015 ne contient aucune décision distincte de l'arrêté d'approbation; qu'en ce qu'il est dirigé contre le contenu de ce courrier, le recours est irrecevable;

Considérant que les parties requérantes prennent un premier moyen de «la violation de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale et des articles 10 et 12 de la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968»; qu'elles relèvent qu'après avoir affirmé que la voirie du Thier de Villers était dans un état de dégradation avancé, le premier acte attaqué énonce 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» et que «cette obligation emporte l'obligation de maintenir salubres et d'entretenir les voiries»; qu'elles estiment que la loi à laquelle le conseil communal fait ainsi allusion est l'article 135, § 2, de la Nouvelle loi communale; qu'elles font valoir que le pouvoir de police générale que cette disposition fait peser sur les communes ne peut servir de fondement à un règlement de police complémentaire à la police du roulage, la finale de l'article 135, § 2, de la Nouvelle loi communale précisant que «la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article»; qu'elles en déduisent qu'en faisant usage de son pouvoir de police générale en vue d'adopter un règlement complémentaire à la circulation routière à propos d'une situation qui est désormais reconnue comme permanente, le conseil communal a méconnu les dispositions visées au moyen;

qu'en réplique, après avoir relevé que la partie adverse n'a pas contesté que la «loi» à laquelle il est fait allusion dans le premier acte attaqué est l'article 135, § 2, précité, elles exposent que cette disposition ne peut servir de fondement à un

règlement complémentaire à la police sur la circulation routière que si la situation à régler présente un caractère autre que permanent ou périodique, ce qui, selon elles, n'est pas le cas en l'espèce, la mesure d'interdiction ayant un caractère permanent;

que, dans leur dernier mémoire, elles ajoutent qu'en cas de pluralité des motifs, comme en l'espèce, à défaut de précision sur le caractère déterminant de chacun des motifs, ceux-ci apparaissent également nécessaires et l'illégalité de l'un d'eux suffit à entraîner l'illégalité de l'acte attaqué;

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^{er}, *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, comme l'a décidé l'arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004 de la Cour d'Arbitrage, les règlements complémentaires visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières et ne peuvent pas comporter de règles de police générale;

Considérant que, dans sa motivation, l'acte attaqué vise expressément les articles 2, 3 et 12 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière; que le dispositif énonce que le règlement complémentaire ainsi adopté sera soumis à la tutelle d'approbation prévue par ces mêmes lois; qu'il résulte également de la motivation du règlement attaqué que celui-ci est motivé par le souci de la sécurité des usagers de la voie publique, à un endroit identifié avec précision et eu égard à des constatations concrètes; qu'un tel motif est de ceux qui permettent de justifier l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière; que la circonstance que la terminologie utilisée dans la motivation s'avère proche de celle

de l'article 135, § 2, de la Nouvelle loi communale n'implique pas que le règlement serait fondé sur cette disposition;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les parties requérantes prennent un deuxième moyen de «la contradiction des motifs, de l'absence de motifs exacts et pertinents et légalement admissibles, l'acte attaqué reposant en outre sur une erreur d'appréciation manifestement déraisonnable»;

qu'elles identifient une contradiction des motifs en ce que l'auteur du premier acte attaqué, après avoir constaté que la voirie concernée est en état de dégradation avancé, observe que la loi lui impose l'entretien des voiries mais conclut son raisonnement par une restriction de la circulation aux camions de plus de cinq tonnes sur la voirie du Thier de Villers, alors que son premier constat aurait dû l'amener à décider de procéder à des travaux de réfection;

qu'elles estiment ensuite que la décision de fermer le Thier de Villers à la circulation des poids lourds ne repose sur aucun élément dont l'existence est matériellement établie, et que le conseil communal a commis une erreur manifeste d'appréciation; qu'elles font valoir que la commune s'est limitée à prendre acte du rapport du service des travaux du 13 mai 2013 sur l'état de dégradation avancée de la voirie et qu'elle n'a pas estimé devoir réagir de manière urgente; qu'elles considèrent que rien n'accrédite l'aggravation de l'état de la voirie dont se prévaut pourtant le premier acte attaqué, qu'au contraire, certains travaux de stabilisation des accotements du Thier de Villers ont été réalisés en 2014 et que l'état de cette voirie est ni plus ni moins comparable à l'ensemble du réseau routier de la commune; qu'elles allèguent en outre que le Thier de Villers est affecté depuis des temps immémoriaux au passage des poids lourds et qu'aucun élément récent ne s'est produit qui soit de nature à justifier la mesure exceptionnelle que constitue l'interdiction de circulation; qu'elles soulignent qu'aucun accident récent ou ancien n'a impliqué un poids lourd, que les voiries où se produisent le plus d'accidents sont connues et que le Thier de Villers n'en fait pas partie; qu'elles en concluent que la mise en péril de la sécurité des personnes et des biens par la circulation des poids lourds sur le Thier de Villers n'est pas établie;

Considérant qu'en réplique, elles précisent n'avoir invoqué l'erreur manifeste d'appréciation qu'à propos de l'urgence alléguée par l'autorité communale pour adopter son règlement; qu'elles font valoir que le rapport de l'I.B.S.R. n'établit pas le caractère dégradé de la voirie, mais expose uniquement qu'une voirie subissant un trafic important se détériore plus rapidement qu'une autre; que, selon elles, cette circonstance a pour effet que des entretiens plus rapprochés sont nécessaires, mais elle ne justifie pas une mesure d'interdiction pure et simple de circuler; que, s'agissant de l'étroitesse de la voirie, elles soutiennent que sa configuration est restée inchangée depuis des temps anciens et ne peut donc à elle seule justifier la mesure critiquée; qu'elles observent par ailleurs qu'aucune pièce du dossier administratif ne fait état d'une dégradation rapide de la voirie après le dépôt du rapport de l'I.B.S.R.; qu'elles exposent qu'en reconnaissant les efforts qui doivent être faits en ce qui concerne les voiries, la partie adverse confirme leur affirmation selon laquelle la voirie serait dans un état comparable à celui des autres voiries communales; qu'elles

ajoutent que cette affirmation est également confirmée par le reportage photographique produit par la commune ainsi que par celui qu'elles joignent à leur mémoire; qu'elles soutiennent que la pétition des riverains dont se prévaut la commune met surtout en avant un problème lié à l'ouverture de la sortie 37bis de l'autoroute, que ce problème est ancien et qu'à cet égard l'étude de mobilité réalisée ne recommandait nullement une interdiction de circulation aux poids lourds;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les parties requérantes font valoir que la mesure d'interdiction de circulation n'est pas une mesure temporaire avant la réalisation des travaux permettant de restaurer la circulation et que rien n'accrédite l'affirmation de la commune selon laquelle elle envisagerait, dans un avenir plus ou moins lointain, de procéder aux travaux permettant de rouvrir le Thier de Villers à la circulation des poids lourds; qu'elles exposent pourquoi les travaux envisagés sur ladite voirie ne sont pas de nature à restaurer la circulation des poids lourds mais qu'ils l'empêcheront définitivement;

que, s'agissant de la contradiction que dénonce le moyen, elles soutiennent que celle-ci «ne trouve pas son origine dans l'état de dégradation du Thier de Villers», mais «qu'elle porte, d'une part, sur le constat de dégradation du Thier de Villers accolé à l'obligation, pour la première partie adverse, d'entretenir la voirie et, d'autre part, sur la nécessité de fermer le Thier de Villers à la circulation des poids lourds»; qu'elles estiment qu'il n'existe aucune corrélation entre les deux motifs relevés et le dispositif du règlement;

qu'elles exposent qu'un choix en opportunité existe lorsque, face à une situation, plusieurs solutions sont pareillement légales et qu'en l'occurrence, face au constat d'une voirie dégradée, l'autorité ne pouvait décider en opportunité d'une mesure telle que celle qui a été adoptée, laquelle porte définitivement atteinte à différents droits fondamentaux;

qu'elles estiment que le caractère rural de l'entité de Bilstain n'est pas un élément déterminant dès lors qu'une voirie de contournement partiel a été réalisée pour éviter que le trafic en transit ne traverse le centre du village et qu'une entité rurale peut être traversée par un charroi lourd, de sorte que le caractère inadapté de la voirie n'est pas établi; qu'elles ajoutent que les autres particularités de la voirie (étroitesse, pente, sinuosité) existent depuis toujours et n'ont pas entraîné d'accident; qu'elles estiment avoir pu, sur cette base, démontrer que les faits invoqués par la commune pour justifier son règlement ne sont pas établis;

qu'elles exposent encore que la réception des rapports de 2013 n'a entraîné aucune réaction de la première partie adverse et que, par son attitude, l'autorité a donc démenti l'urgence dont elle a entendu se prévaloir en 2015; qu'elles en concluent qu'en invoquant l'urgence, la commune a commis une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant, s'agissant de la contradiction des motifs dénoncée par les parties requérantes, que le constat d'un état de dégradation de la voirie peut raisonnablement amener une autorité normalement prudente et diligente à adopter différentes mesures qui ne sont pas nécessairement exclusives les unes des autres; qu'en l'espèce, la première partie adverse ne conteste pas devoir entretenir la voirie concernée et n'indique pas qu'elle ne procèdera pas à des travaux de réfection; que l'historique du dossier révèle d'ailleurs qu'une telle réfection est bien envisagée et

qu'il y a d'ailleurs déjà eu diverses réparations par le passé, mais que des incertitudes existent quant au budget et au moment de leur réalisation; qu'en adoptant la mesure attaquée, l'autorité communale ne prétend pas résoudre la question de l'entretien du Thier de Villers, mais bien limiter le danger que représente sa fréquentation en l'état par un trafic lourd, et intervenir par la même occasion au niveau de la cause de cette dégradation, puisque l'I.B.S.R. relève - et les parties requérantes ne le contestent pas - que ce trafic est manifestement de nature à provoquer cette dégradation; que ladite mesure n'empêche pas la commune d'engager par ailleurs des travaux de réfection sur le Thier de Villers; que la question du moment auquel engager ceux-ci relève de l'opportunité; que rien n'indique qu'aucune autorité normalement prudente et diligente n'aurait choisi de prendre les mesures qu'elle estimait pertinentes en termes de sécurité avant d'engager lesdits travaux; que, d'ailleurs, l'I.B.S.R. souligne dans son rapport du 25 juin 2013 que la solution «la plus simple à réaliser dans un court délai» serait une interdiction de l'accès au village des camions par une limitation de tonnage; que si l'I.B.S.R. estime que cette solution comporte certains inconvénients, il s'agit d'une question d'opportunité qui relève de l'appréciation de l'autorité, sous la réserve d'une erreur manifeste qui n'est pas établie en l'espèce;

Considérant, s'agissant de l'absence alléguée de motifs exacts, pertinents et légalement admissibles ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation, qu'outre qu'il n'est pas contesté que le Thier de Villers est emprunté quotidiennement par de nombreux camions, deux éléments sont établis; que, d'une part, le Thier de Villers présente un état de dégradation certain; que, d'autre part, dans son rapport du 25 juin 2013, l'I.B.S.R. souligne que «la fréquence importante du trafic de camions provoque une usure anormale de la route» et que la situation présente un danger en termes de sécurité routière, compte tenu de l'étroitesse de la voirie, sa sinuosité en certains endroits et la proximité d'une école;

que les critiques des parties requérantes touchent à l'opportunité de la mesure; qu'il en est ainsi de l'affirmation selon laquelle la circonstance qu'une voirie subissant un trafic important se dégrade plus rapidement entraîne la nécessité de prévoir des entretiens plus rapprochés mais ne peut justifier une mesure d'interdiction de circuler; qu'en effet, le choix entre l'une ou l'autre de ces mesures relève de l'opportunité et les parties requérantes n'établissent pas que l'autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation, spécialement en présence du rapport de l'I.B.S.R. qui estime que les caractéristiques du Thier font 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», ainsi qu'un manque de visibilité sur le trajet des écoliers;

que les parties requérantes n'indiquent pas en quoi la circonstance, à la supposer avérée, que la commune se serait abstenue d'agir dans le passé, serait de nature à

fonder un «droit» au maintien d'une situation inchangée; qu'il ne peut être fait grief à l'autorité communale de ne pas avoir attendu la survenance d'un accident ou autre incident notable pour adopter une mesure de prévention; que la circonstance que le reste des voiries dont la commune a la responsabilité serait dans un état comparable, s'avère à cet égard dépourvue de pertinence; que les parties requérantes se prévalent d'ailleurs elles-mêmes d'une obligation d'entretien dans le chef de la première partie adverse;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les parties requérantes prennent un troisième moyen de «la violation de la liberté du commerce et de l'industrie (articles II 3 et II 4 de la loi du 28 février 2013 introduisant le Code de droit économique), de la liberté d'aller et de venir, des articles 15 et 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, des articles 34, 35 et 49 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, de la violation du principe de proportionnalité et du devoir de minutie»;

qu'elles se prévalent de «la liberté d'aller et de venir garantie par l'article 2, alinéa 1^{er} du quatrième protocole additionnel à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales», de «la liberté du commerce et de l'industrie consignée aux articles II 3 et II 4 de la loi du 28 février 2013 introduisant le Code de droit économique et aux articles 15 et 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne proclamée à Nice le 7 décembre 2000», de «la liberté d'établissement (art. 49 T.F.U.E.)» et de «la libre circulation des marchandises (art. 34 et 35 T.F.U.E.)»;

qu'elles estiment que le litige comporte un élément d'extranéité dès lors qu'il existe des échanges intracommunautaires, l'étude de mobilité ayant d'ailleurs relevé ce qui suit: «En ce qui concerne le transport de bois, les flux sont linéaires. Le bois vient des forêts au Sud et repart vers l'autoroute au Nord. Pour les produits de la laiterie Corman, une grande partie des flux est orientée vers l'Allemagne.»;

qu'elles soutiennent que la mesure critiquée est disproportionnée; qu'elles rappellent que la proportionnalité est appréciée, en droit de l'Union, à l'aune de deux tests: le test d'aptitude, qui consiste à examiner si la pratique en cause est apte à garantir la réalisation de l'objectif d'intérêt général invoqué, et le test de nécessité, qui consiste à examiner s'il n'existe pas d'autres mesures moins attentatoires aux libertés qui permettent d'atteindre cet objectif d'une manière aussi efficace; qu'elles font valoir que si la volonté d'empêcher l'aggravation des dégradations de la voirie et d'assurer la sécurité routière emporte des objectifs légitimes au sens des articles 36 et 52 T.F.U.E., il n'existe pas de rapport de proportionnalité entre la mesure employée et le but poursuivi, dès lors que la première partie adverse ne s'est guère préoccupée d'examiner des solutions alternatives à la mesure radicale d'interdiction pure et simple alors que de telles propositions étaient pourtant sur la table, notamment dans son propre plan de mobilité, plan dont l'auteur n'avait d'ailleurs pas recommandé, parmi neuf possibilités analysées, l'interdiction des camions de plus de vingt tonnes;

que, s'agissant du devoir de minutie, elles exposent que la première partie adverse savait ou devait savoir que le Thier de Villers était un axe essentiel et que, malgré cela, elle ne s'est pas informée auprès d'eux et des autres entreprises concernées quant à l'impact de sa mesure; qu'elles relèvent que, dans une autre procédure, la partie adverse avait considéré que l'interdiction de circulation n'aurait que des

conséquences minimales, les entreprises concernées «pouvant facilement effectuer un détour» et que cette allégation est contredite par le plan de mobilité, ce qui démontre un manquement au devoir de minutie;

qu'elles soutiennent que la commune n'a pas tenu compte de son plan communal de mobilité, d'ailleurs non repris dans le dossier administratif, alors que le règlement adopté a un impact majeur sur la mobilité, que la question de la circulation des poids lourds sur le Thier de Villers était déjà abordée dans ce plan, avec un examen de neuf possibilités d'action reprenant pour chacune la liste des avantages et des inconvénients et que, parmi ces possibilités figurait une interdiction de circulation pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes, laquelle a été rejetée; qu'elles allèguent que si un tel plan de mobilité n'a qu'une valeur indicative, il n'est cependant pas dépourvu de tout effet et qu'en omettant de le prendre en considération, la commune a violé son devoir de minutie;

qu'elles affirment également que les recommandations du rapport de l'I.B.S.R. n'ont pas été suivies; qu'elles relèvent que ce rapport estimait la voirie trop étroite pour les autobus davantage que pour les camions, mais que ce sont ces derniers qui sont frappés par l'interdiction; qu'elles soulignent aussi que l'I.B.S.R. recommandait une étude quant aux conséquences du report possible des camions vers d'autres voiries en cas d'interdiction de circulation et estimait également que les entreprises directement concernées devaient être impliquées, et que ces recommandations n'ont pas non plus été suivies; qu'elles font enfin valoir que l'I.B.S.R. préconisait le placement de panneaux imposant de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé pour résoudre la question de l'étroitesse de la voirie, ce qui n'a pas été réalisé;

Considérant qu'en réplique, les parties requérantes exposent que plusieurs d'entre elles ont été nommément mentionnés par l'étude de mobilité comme générant un trafic international et qu'à supposer même que la mesure en cause serait cantonnée à la Belgique, le droit de l'Union aurait de toute façon vocation à s'appliquer puisque le règlement litigieux rend la commercialisation plus difficile en ce qu'il empêche toute circulation par les camions de plus de 7,5 tonnes transportant des marchandises vers et depuis différents États membres;

qu'elles estiment que l'entrave alléguée n'est ni aléatoire ni indirecte ni lointaine puisqu'il s'agit d'une mesure d'interdiction directe de circuler en poids lourds; qu'elles exposent qu'elles ne contestent pas la légitimité de l'objectif poursuivi, au sens des articles 36 et 52 du T.F.U.E., mais que la partie adverse ne démontre pas que ce règlement est apte à garantir la réalisation de l'objectif d'intérêt général invoqué, ni qu'il n'existe pas d'autres mesures moins attentatoires aux libertés qui permettent d'atteindre cet objectif de manière aussi efficace;

qu'elles maintiennent que l'autorité communale ne s'est pas informée du caractère essentiel du Thier de Villers pour les entreprises, n'apportant aucune réponse à cet égard et se limitant à soutenir qu'elles pouvaient facilement effectuer un détour alors que le plan communal de mobilité aboutissait à la conclusion opposée;

qu'elles soutiennent que rien n'atteste la thèse de l'absence d'actualité du plan de mobilité et qu'au contraire, celui-ci faisait déjà état des caractéristiques du Thier de Villers ainsi que de l'impact de l'ouverture d'une nouvelle sortie autoroutière couplée aux mesures prises par d'autres communes;

qu'elles estiment que la première partie adverse ne répond pas aux griefs relatifs à la non-observation des recommandations de l'I.B.S.R. et soulignent que la voirie de

contournement dont elle fait état n'en est qu'au stade des discussions et que rien n'indique qu'elle verra le jour;

Considérant que, dans le dernier mémoire, les parties requérantes estiment que si le rejet du deuxième moyen permet de conclure qu'est réussi le premier test auquel est soumise, en droit de l'Union, la vérification du respect du principe de proportionnalité, à savoir le test d'aptitude, il n'en va pas de même du second test, à savoir le test de nécessité; qu'elles exposent à ce propos que la première partie adverse n'a pas examiné, fût-ce pour les rejeter, les alternatives existantes; que, selon elles, cette critique est bien une critique de légalité et non d'opportunité; qu'elles soulignent que le plan de mobilité ne figure pas au dossier, qu'il envisageait, pour la rejeter, la mesure d'interdiction de circulation des poids lourds, que l'autorité communale n'en a pas tenu compte et qu'en n'ayant pas égard aux éléments contenus dans le plan de mobilité, l'autorité a méconnu le devoir de minutie; qu'elles allèguent qu'il ne résulte pas du dossier administratif que la commune aurait impliqué les entreprises conformément au rapport de l'I.B.S.R.; qu'elles relèvent au contraire que l'unique réunion du 31 mars 2014 a eu lieu après l'adoption des mesures d'interdictions que la première partie adverse avait d'ores et déjà arrêtées; qu'elles relèvent par ailleurs que la réalisation de la voirie de contournement ne dépend pas de la première partie adverse, que les communes concernées ont déjà manifesté leur refus et qu'en l'absence de tout commencement des travaux, le raccordement ne pourrait en tout état de cause être réalisé, comme le soutient la commune, dans un délai de 6 à 12 mois, de sorte que la première partie adverse n'a pas respecté son devoir de minutie puisque la solution envisagée pour résoudre le problème de mobilité des entreprises ne présente aucun caractère de certitude; qu'elles soulignent enfin que le premier acte attaqué autorise la circulation des poids lourds affectés au transport des personnes, lesquels ne se réduisent pas aux bus scolaires, alors que l'I.B.S.R. estimait que la voirie était étroite pour les camions et plus encore pour les bus;

Considérant qu'aux termes de l'article 34 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (T.F.U.E.):

« Les restrictions quantitatives à l'importation ainsi que toutes mesures d'effet équivalent, sont interdites entre les États membres »;

que, selon l'article 35:

« Les restrictions quantitatives à l'exportation, ainsi que toutes mesures d'effet équivalent, sont interdites entre les États membres. »;

qu'aux termes de l'article 39:

« Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites. Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales, par les ressortissants d'un État membre établis sur le territoire d'un État membre.

La liberté d'établissement comporte l'accès aux activités non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, et notamment de sociétés au sens de l'article 54, deuxième alinéa, dans les conditions définies par la législation du pays

d'établissement pour ses propres ressortissants, sous réserve des dispositions du chapitre relatif aux capitaux.»;

Considérant que le Conseil d'État n'aperçoit pas - et les parties requérantes n'indiquent pas - en quoi le règlement attaqué affecterait de quelque manière que ce soit la liberté d'établissement;

que ledit règlement contient une interdiction indistinctement applicable aux poids lourds nationaux et à ceux ressortissant des autres États; que cette interdiction ne concerne ni une autoroute ni une route constituant une voie de communication entre deux États membres; qu'il résultera de l'interdiction imposée par le règlement attaqué que les poids lourds qui circulaient sur le tronçon concerné devront emprunter une route plus appropriée; que, sur la base des éléments fournis par les parties requérantes, les effets de l'application du règlement attaqué sur les échanges intracommunautaires apparaissent à ce point indirects et aléatoires que ce règlement ne peut être considéré comme étant de nature à entraver le commerce entre les États membres;

que le moyen ne peut être retenu en ce qu'il invoque la violation des articles 34, 35 et 39 du T.F.U.E.;

Considérant que le moyen n'est pas recevable en tant qu'il est pris de la violation du «devoir de minutie» qui ne constitue pas une règle de droit, une décision en tout point légale ne pouvant être annulée au motif que son élaboration aurait été bâclée; que le manque de soin dans la préparation d'une décision est seulement de nature à engendrer des illégalités, qui, elles, pourraient justifier l'annulation d'une décision;

Considérant, pour le surplus, que le moyen reproche au règlement attaqué d'imposer une mesure disproportionnée sans que son auteur ait pu décider en connaissance de cause;

Considérant qu'il résulte de l'examen du deuxième moyen que le règlement attaqué repose sur des motifs exacts et pertinents et que son adoption ne résulte pas d'une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que le conseil communal de Limbourg a adopté un plan de mobilité le 30 mars 2010; que, s'agissant du charroi de poids lourds, ce plan envisageait plusieurs solutions; que l'interdiction de circulation de poids lourds était déconseillée, tandis que le contournement de Bilstain était recommandé; qu'il n'est pas contesté que ce plan n'a qu'une valeur indicative et ne lie pas l'autorité; qu'il est antérieur au rapport de l'I.B.S.R. relatif aux problèmes de sécurité liés au passage

important de poids lourds dans l'entité de Bilstain; que ces éléments sont de nature à justifier le choix de l'autorité; qu'il est indifférent à cet égard que le plan de mobilité n'ait pas été déposé au dossier administratif; que, par ailleurs, la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs n'est pas applicable aux règlements, de sorte qu'il est également indifférent que celui-ci ne vise pas le plan communal de mobilité;

Considérant que la motivation du premier acte attaqué fait expressément mention de l'impact possible de la mesure concernée pour les entreprises et qu'il ressort de l'exposé des faits qu'au moins une réunion a eu lieu, le 31 mars 2014, avec les représentants de certaines parties requérantes, lesquels ont d'ailleurs fait des propositions d'aménagement relatives au Thier de Villers; que cette réunion a eu lieu avant l'adoption du règlement attaqué; qu'en outre, des propositions d'aménagement formulées par certaines parties requérantes ont été examinées par le service des travaux de Limbourg; qu'il est donc inexact de soutenir que la première partie adverse n'a pu statuer en pleine connaissance de cause au regard de la situation des parties requérantes;

Considérant, quant à la prise en compte des recommandations de l'I.B.S.R., qu'il n'est pas contradictoire d'étudier activement la solution d'une voie de contournement et, en même temps, d'adopter le règlement attaqué; qu'en effet, les études appropriées à la mise en place d'un contournement requièrent un délai tel que l'autorité communale a pu, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, considérer qu'elle ne pouvait attendre l'aboutissement de cette piste pour prendre les mesures nécessaires en vue de garantir la sécurité sur le Thier de Villers;

que, s'agissant des bus, la première partie adverse n'a pas davantage méconnu l'observation de l'I.B.S.R. selon laquelle certains virages sont particulièrement étroits pour le croisement de bus, davantage encore que de camions; qu'en effet, la motivation du règlement attaqué énonce ce qui suit:

« Considérant qu'il convient de permettre aux enfants de Bilstain de se rendre à l'école le matin, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'étendre la mesure aux bus, et ce d'autant que la circulation est limitée à 50 km/h sur l'axe concerné par l'effet d'une décision du collège communal du 14 juillet 2014 actuellement définitive;

Considérant, par ailleurs, que trois bus articulés circulent par jour (un le matin et deux le soir) et que ces bus ne peuvent en aucun cas être amenés à se croiser;

Considérant, de surcroît, que le nombre de bus de plus de 5 tonnes appelés à utiliser la voirie du Thier de Villers est bien moins important que le nombre de camions l'empruntant, de sorte que le passage des bus ne laisse pas craindre l'exacerbation des dégradations de la voirie, contrairement au passage des camions affectés au transport de choses»;

Considérant que le troisième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les parties requérantes prennent un quatrième moyen de «la violation des articles 10 et 11 de la Constitution»; qu'elles soutiennent que les principes d'égalité et de non-discrimination ont été méconnus en ce que les actes attaqués autorisent, par dérogation, le charroi agricole excédant cinq tonnes au motif que les exploitants agricoles n'ont pas d'autre accès à leurs parcelles mais interdisent la desserte locale pour tous les habitants du Thier de Villers, qui ne peuvent se faire livrer des matériaux pondéreux en cas de chantier ou encore du combustible pour l'hiver; qu'elles exposent que le règlement attaqué autorise la circulation en fonction de la nature du charroi - agricole ou non - et non en raison du caractère local ou non de la circulation de ce charroi et que le but que l'autorité communale déclare poursuivre n'est donc pas celui que l'acte attaqué permet d'atteindre; qu'elles font valoir qu'alors que l'autorité soutient que les objectifs sécuritaires priment toute autre considération, les exploitants agricoles - et pas seulement ceux qui sont riverains du Thier de Villers - bénéficient d'un traitement plus favorable, qui se justifie d'autant moins que le plan de mobilité de la ville de Limbourg précise que «5 % des poids lourds sont des entreprises agricoles transportant des agrégats (transport déloyal et inadapté)»;

Considérant qu'en réplique, elles soutiennent que le règlement use d'un critère inadéquat en ce qu'il autorise le charroi lourd, non en fonction de la localisation des parcelles à atteindre, mais en fonction de la nature du charroi et qu'en autorisant la circulation de 5 % du charroi lourd au motif qu'il s'agit d'un charroi agricole alors que ce charroi est sans lien avec les parcelles agricoles du Thier de Villers, la commune opère une discrimination injustifiée par rapport aux autres transporteurs qui réalisent des opérations identiques sans pour autant pouvoir prétendre au label «agricole»;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, elles exposent que tout doute sur la comparabilité des situations est levé par le plan communal de mobilité qui renseigne que «5 % des poids lourds sont des entreprises agricoles transportant des agrégats (transport déloyal et inadapté)» et que sous le couvert du terme «agricole» s'est développé un charroi qui exerce la même activité de transport qu'elles; qu'elles font valoir qu'un règlement a vocation à s'appliquer à un nombre indéterminé de situations et que la proportion plus ou moins élevée de personnes visées ou exemptées de la règle ne doit pas être prise en considération; qu'elles ajoutent qu'elles ont intérêt à se prévaloir de l'absence de desserte locale pour les riverains puisque cette desserte peut être assurée non par les riverains eux-mêmes mais par les camions des parties requérantes;

Considérant que la différence de traitement dénoncée par le moyen est celle qui existe entre, d'une part, l'exploitant agricole qui peut faire circuler son véhicule sur le Thier de Villers et, d'autre part, les parties requérantes dont les camions de plus de cinq tonnes ne peuvent faire des livraisons aux riverains de cette voirie;

Considérant que les règles constitutionnelles de l'égalité et de la non-discrimination contenues dans les articles 10 et 11 de la Constitution n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories d'activités, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée; que l'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; que le principe d'égalité est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé;

Considérant qu'en l'espèce, les convois agricoles sont exceptés de l'interdiction du Thier de Villers aux véhicules affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse cinq tonnes; que la motivation du premier acte attaqué comporte à cet égard la justification suivante:

« Considérant qu'il y a lieu d'accorder une dérogation et d'autoriser la circulation du charroi agricole afin de permettre aux exploitants d'atteindre leurs parcelles et compte tenu de ce que ce charroi est, lui aussi, proportionnellement moins important que le passage de camions poids-lourds, le charroi agricole circulant de surcroît à allure modérée, de sorte que les éventuelles nuisances provoquées sont très réduites et sont acceptables en milieu rural;

Considérant en outre que les fermiers qui exploitent des parcelles situées le long de la voirie du Thier de Villers ne bénéficient d'aucun autre accès à leurs parcelles, de sorte qu'il n'existe pas d'alternative dans le sens de la descente»;

Considérant que l'objectif poursuivi par l'autorité communale est de permettre aux exploitants agricoles d'accéder à leurs parcelles, ce qui leur serait impossible à défaut de dérogation; que si, telle qu'elle est formulée dans le dispositif du règlement, l'exemption n'est pas limitée aux véhicules agricoles empruntant la voirie concernée en vue d'atteindre les exploitations, c'est, dans la toute grande majorité des cas, pour ce type de déplacement que de tels véhicules sont utilisés;

Considérant que les parties requérantes ne contestent pas les éléments invoqués dans la motivation du règlement pour justifier l'admissibilité de l'exemption dont bénéficient les véhicules agricoles, à savoir l'importance quantitative moindre de ce charroi, le fait que ces véhicules circulent à une vitesse modérée et la circonstance que les nuisances qu'ils provoquent sont réduites et s'avèrent acceptables en milieu rural; qu'elles n'apportent aucun élément ni quant à leur clientèle ni quant à leur flotte de camions, permettant de déterminer l'impact du règlement en ce qu'il les empêche d'effectuer des livraisons aux riverains du tronçon de la voirie concernée au moyen de camions dont la masse en charge dépasse cinq tonnes; que, partant, elles sont en défaut d'établir, s'agissant de la différence de

traitement dont elles font l'objet par rapport aux exploitants agricoles, l'existence d'une disproportion entre l'objectif poursuivi et les moyens employés;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les parties requérantes prennent un cinquième moyen de «la violation de l'article 2 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voiries publiques et à la circulation des transports en commun, de la circonstance que l'arrêté d'approbation ne repose pas sur des faits exacts et pertinents dont l'existence est légalement admissible et de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs»;

qu'elles exposent qu'il incombait à la Région wallonne d'approuver ou d'improver le règlement litigieux; qu'elles estiment que telle n'est pas la portée de la décision de la seconde partie adverse, dont la lettre du 11 juin 2015 n'est pas dissociable de l'arrêté d'approbation;

qu'elles estiment qu'il s'agit en réalité d'une approbation conditionnelle, soumise à une invitation de «repandre très rapidement un nouveau [règlement] apportant les corrections appropriées» et qu'une telle décision ne peut être considérée comme constituant l'exercice de la tutelle d'approbation inscrite dans la disposition décréte visée au moyen;

qu'elles soutiennent que l'appréciation selon laquelle le règlement appelle des corrections appropriées aurait dû amener la Région wallonne à improver, fût-ce en partie, le règlement communal et que le motif de l'arrêté d'approbation selon lequel le règlement ne va pas à l'encontre de l'intérêt général est ainsi démenti par l'autorité de tutelle elle-même; qu'elles ajoutent qu'il l'est également par la circonstance que l'autorité de tutelle expose que le règlement comporte des incohérences, entre autres en ce qu'il interdit la desserte locale;

qu'elles affirment que l'arrêté d'approbation proprement dit ne comporte que des clauses de style, qui pourraient être utilisées pour tout arrêté d'approbation d'un règlement complémentaire à la police de la circulation routière et que de telles clauses ne répondent pas au prescrit légal en matière de motivation formelle des actes administratifs; qu'elles ajoutent que cette motivation est également contredite par le contenu de la lettre de la seconde partie adverse et qu'une contradiction de motifs équivaut à une absence de motifs;

Considérant que, dans le dernier mémoire, elles exposent qu'elles ont intérêt à se prévaloir des lacunes identifiées par la Région wallonne, qui vise les riverains dont la desserte ne peut être assurée par leurs camions; qu'elles soulignent que la seconde partie adverse n'a déposé aucun dossier administratif et que rien ne permet donc de déterminer les motifs pour lesquels, «face à un acte quelque peu imparfait, l'autorité a estimé devoir l'approuver purement et simplement»;

Considérant que, dans le courrier du 11 juin 2015 accompagnant l'arrêté d'approbation, le ministre indique qu'il relève certaines incohérences dans le règlement adopté le 23 avril 2015, en particulier quant aux entraves aux livraisons des riverains qu'il pourrait emporter; qu'il y invite l'autorité communale à apporter

les corrections appropriées dans un nouveau règlement; que rien n'indique qu'il s'agirait d'une condition contraignante à laquelle serait assujettie l'approbation du règlement précité du 23 avril 2015; qu'en particulier, aucune sanction ou conséquence n'est attachée à cette demande;

Considérant qu'il n'existe pas d'incohérence dans le chef de l'autorité de tutelle, qui a pu estimer que l'objectif poursuivi par la mesure critiquée était tel que le règlement méritait d'être appliqué sans délai, tout en estimant souhaitable que certaines corrections soient adoptées ultérieurement; que les parties requérantes ne démontrent pas que la décision d'approbation est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les parties requérantes soulèvent un moyen nouveau, le sixième, «pris de la violation du principe d'égalité et de non-discrimination (articles 10 et 11 de la Constitution), de l'absence de motifs exacts, pertinents et légalement admissibles et de la violation du principe général de minutie»; qu'elles exposent que la première partie adverse leur a communiqué, par un courrier du 16 octobre 2015, la pièce 30 de son dossier administratif, soit un reportage photographique concernant le Thier de Villers, que «ce reportage comporte 38 % de photographies illustrant certes des désordres de la voirie, mais concernant des tronçons non visés par la mesure d'interdiction [...]», que l'autorité communale «n'a pu, sans violer les principes d'égalité et de non-discrimination, interdire la circulation aux poids lourds sur un tronçon d'un kilomètre alors que ce tronçon interdit présente les mêmes caractéristiques que la partie de voirie qui reste autorisée aux poids lourds», et qu'elle «n'a pu davantage, sans violer les autres dispositions et principes visés au moyen, justifier une mesure d'interdiction sur un tronçon spécifique de voirie en prenant en considération des photographies illustrant d'autres parties de cette voirie»;

que, dans le dernier mémoire, elles soulignent que le moyen ne dénonce pas l'inaction de l'autorité à l'égard d'autres voiries mais le traitement inégalitaire que l'autorité communale a réservé au Thier de Villers; qu'elles font valoir que l'état de délabrement de la voirie est un des motifs du règlement et est même le seul élément «récent» par rapport aux autres éléments que sont la pente, l'étroitesse et la sinuosité, et que la commune a fait reposer sa décision sur plusieurs motifs sans indiquer le caractère surabondant des autres motifs;

Considérant que les parties requérantes étaient en mesure, avant la consultation du dossier administratif, de faire valoir que le Thier de Villers présente des caractéristiques identiques à celles d'autres tronçons de voirie dont la première partie adverse a également la responsabilité; qu'elles l'ont d'ailleurs soutenu à l'occasion du deuxième moyen en affirmant que l'état du Thier de Villers est comparable à celui de l'ensemble du réseau routier de la première partie adverse; que le moyen n'est donc recevable qu'en ce qu'il reproche à la première partie adverse de

justifier l'adoption de la mesure d'instruction sur un tronçon spécifique de voirie en prenant en considération des photographies illustrant d'autres parties de cette voirie;

Considérant que la ville de Limbourg ne prétend pas fonder la mesure critiquée sur les seules constatations ressortant du reportage photographique, lequel est produit à titre illustratif; qu'à supposer même que le Thier de Villers soit dans un état comparable à celui d'autres voiries dont la première partie adverse a également la responsabilité, ce constat ne suffirait pas à établir le défaut de pertinence de la mesure adoptée; qu'en effet, le premier acte attaqué met suffisamment en avant les spécificités de ce tronçon particulier, lesquelles ressortent également du dossier administratif, en particulier les rapports du service des travaux de la ville et le rapport de l'I.B.S.R.; que la mesure critiquée n'est pas justifiée uniquement par l'état de la voirie; que l'étroitesse du Thier de Villers, sa sinuosité ou encore la proximité d'une école constituent autant d'éléments objectifs et spécifiques à la situation visée par les actes attaqués; que les parties requérantes sont en défaut d'établir que d'autres voiries se caractériseraient par les mêmes spécificités que celles retenues pour imposer la mesure critiquée sur le tronçon concerné du Thier de Villers;

Considérant que le sixième moyen n'est pas fondé;

Considérant que la première partie adverse sollicite une indemnité de procédure fixée à la somme de 700 euros à la charge des parties requérantes; qu'il y a lieu de faire droit à cette demande,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

Le désistement de la s.a. Entreprise Y. Corman, septième partie requérante, est décrété.

Article 2.

La requête est rejetée.

Article 3.

Une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros est accordée à la première partie adverse, à la charge des parties requérantes, à concurrence d'un seizième chacune.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 3200 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 200 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le trente novembre deux mille seize 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