CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 244.952 du 25 juin 2019

A. 216.799/XIII-7417

En cause : 1. **LENNERTS** Maurice,

2. **VERSIEUX** Bertrand,

ayant tous deux élu domicile chez
M^es Etienne GREGOIRE et
Antoine GREGOIRE, avocats,
avenue Blonden 21
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de Nieuwenhove 14A
1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société coopérative à responsabilité limitée
LES FRUITS DU PLATEAU,
ayant élu domicile chez
M^es Michel DELNOY et
Sophie CHARLIER, avocats,
rue Simonon 13
4000 Liège.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 27 août 2015, Maurice LENNERTS et Bertrand VERSIEUX demandent l'annulation de l'arrêté du Ministre de la Région wallonne ayant l'Environnement et l'Aménagement du territoire dans ses attributions, du 25 juin 2015, accordant à la société coopérative à responsabilité limitée (S.C.R.L.) LES FRUITS DU PLATEAU un permis unique pour la construction et l'exploitation d'un entrepôt de stockage de matériel agricole, horticole et de conditionnement dans un établissement situé rue Sonkeu à Soumagne (Melen).

Par une requête introduite le 10 septembre 2015, Maurice LENNERTS et Bertrand VERSIEUX demandent la suspension de l'exécution de la même décision.

Par une requête introduite le 1er octobre 2015, les mêmes parties demandent, en extrême urgence, que soient ordonnées des mesures provisoires.

II. Procédure

Par une requête introduite le 2 octobre 2015, la S.C.R.L. LES FRUITS DU PLATEAU demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Par une requête introduite le 5 octobre 2015, la S.C.R.L. LES FRUITS DU PLATEAU demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure en extrême urgence.

Un arrêt n° 232.472 du 6 octobre 2015 a accueilli la requête en intervention introduite par la S.C.R.L. LES FRUITS DU PLATEAU dans la procédure en mesures provisoires d'extrême urgence, rejeté la demande de mesures provisoires, décidé, conformément à l'article 3, § 1er, alinéa 2, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État, que le présent arrêt serait notifié par télécopieur, et réservé les dépens; il a été notifié aux parties.

Un arrêt n° 233.594 du 22 janvier 2016 a accueilli la requête en intervention introduite par la S.C.R.L. LES FRUITS DU PLATEAU, rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué et réservé les dépens; il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite le 23 février 2016 par la partie requérante.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M. Pol DEBROUX, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 5 mars 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 4 avril 2019 à 9.30 heures.

M^me^ Simone GUFFENS, président de chambre, a exposé son rapport.

M^e^ Sophie OZCAN, *loco* M^es^ Etienne GREGOIRE et Antoine GREGOIRE, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e^ Emilie LEBEAU, *loco* M^e^ Bénédicte HENDRICKX, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e^ Michel DELNOY, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Pol DEBROUX, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

1. Après avoir renoncé à une première demande, la S.C.R.L. LES FRUITS DU PLATEAU introduit une nouvelle demande de permis unique pour la construction et l'exploitation d'un entrepôt de stockage de matériel agricole, horticole et de conditionnement avec première transformation de fruits limitée à 50 tonnes par jour sur un bien situé rue Sonkeu à Soumagne (Melen).

Le 26 août 2014, la commune de Soumagne transmet la demande au Département des Permis et des Autorisations (D.P.A.).

2. Une enquête publique est organisée du 5 au 19 novembre 2014. La commune de Soumagne sollicite une prolongation d'un délai de 30 jours pour permettre de réaliser, moyennant l'accord préalable de la Région, une réunion de concertation entre les riverains, les exploitants, l'autorité régionale et communale.

3. Le 26 janvier 2015, à la suite de la réunion de "conciliation", des précisions sont apportées pour répondre au souhait des riverains.

4. Le 2 février 2015, les fonctionnaires technique et délégué informent le demandeur qu'ils ont transmis le même jour par courrier séparé à l'autorité compétente, à savoir le collège communal, leur rapport de synthèse. Il est proposé aux membres du collège d'accorder le permis.

5. Le 16 février 2015, le collège communal octroie le permis unique sollicité.

6. Deux recours administratifs sont introduits à l'encontre dudit permis unique :

- d'une part, par M^{e} Etienne GREGOIRE, au nom et pour le compte de M. et M^{me} VERSIEUX-WILLEM et M. LENNERTS, en date du 13 mars 2015;
- d'autre part, par le "109 Cabinet d'avocats", au nom et pour le compte de treize riverains, en date du 16 mars 2015.

7. Le 25 juin 2015, le ministre déclare les recours recevables et modifie l'arrêté du collège communal de la commune de Soumagne du 16 février 2015 notamment comme suit :

" [...]

3. ajout d'un article aux conditions urbanistiques en page 45 de l'arrêté querellé :

« Art 9 respect des conditions suivantes :
1) démolir totalement le hangar existant à l'exception du mur formant clôture avec la propriété voisine;
2) réaliser le recouvrement de la toiture du volume en appentis coté rue en ardoises ou en tuiles de teinte gris-anthracite;
3) stocker les pallox sur le terrain de manière temporaire et à une distance d'au moins 3 mètres [des] limites mitoyennes et à 10 mètres des habitations existantes situées sur les parcelles voisines (LENNERTZ et VERSIEUX)»;

4. précision de l'article 3 des conditions particulières d'exploitation en matière de bruit en page 46 de l'arrêté querellé :

« La circulation du charroi extérieur à l'exploitation de la conserverie doit s'effectuer uniquement aux jours ouvrables du lundi au vendredi entre 7h et 19h (exception faite de la mi-juin à la mi-août du lundi au samedi matin)».

[...]".

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Troisième moyen – Première branche

IV.1. Thèses des parties

A. Requête

Le troisième moyen est pris de la violation du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, et plus précisément de son article 7, de la violation de l'article 129*bis* du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), de l'erreur dans les motifs ou de leur absence, de la violation de l'obligation de motivation matérielle, de la violation des articles 1er à 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et de l'erreur manifeste d'appréciation.

Dans une première branche, les parties requérantes dénoncent l'absence de décision du conseil communal eu égard au fait que l'acte attaqué implique une modification de la voirie communale.

Selon elles, compte tenu de la date du dépôt de la demande, cette modification est soumise au décret du 6 février 2014, précité.

Elles font valoir que la modification d'une voirie communale est définie comme "l'élargissement de l'espace destiné au passage".

Elles relèvent que l'acte attaqué reproduit *in extenso* une réponse du collège communal aux réclamations émises lors de l'enquête publique concernant la situation de la voirie et que cette réponse précise notamment ce qui suit :

" […] Dans la rue Sonkeu, au niveau du virage à angle droit, un aménagement sera prévu afin d'élargir la zone de braquage des camions, tout en maintenant les piétons en sécurité. Deux zones de croisement seront aménagées rue Sonkeu : la première à proximité immédiate du pont, afin que le camion venant du fond de la rue puisse s'arrêter et laisser la priorité à celui qui viendrait de la N3; la seconde à la sortie de la propriété Snoeck, afin que le camion au départ puisse laisser passer celui qui arriverait […]".

Elles constatent que "l'acte attaqué intègre ces motifs puisqu'il énonce" ce qui suit :

" Considérant à la lecture des motivations reprises ci-dessus, [que] l'autorité saisie du recours estime que le Collège communal a suffisamment évalué les risques encourus et a précisément imposé des aménagements dans l'acte du permis attaqué; que sa démarche vise à permettre une circulation plus aisée dans la rue Sonkeu et à renforcer la sécurité des usagers faibles".

Elles en tirent les conclusions suivantes :

" Alors que l'acte attaqué intègre les motifs du Collège communal qui évoquent expressément un aménagement afin d'élargir la zone de braquage des camions, l'acte attaqué expose que lesdits aménagements ne visent pas à élargir l'espace destiné au passage du public mais à modifier une partie de son revêtement et que dès lors, l'avis du conseil communal ne s'avérait pas obligatoire.

Si l'on s'en tient aux motifs du collège communal, il ne s'agit pas de modifier une partie du revêtement de la voirie mais plutôt d'élargir des passages et donc d'élargir la voirie.

D'ailleurs, le rapport environnemental du Bureau Pissart évoque une «voirie relativement étroite, pas de croisement possible camion/ voiture».

En d'autres termes, les aménagements évoqués concernent l'élargissement des passages sur une voirie existante qui est qualifiée d'étroite et impliquent donc une modification de la voirie.

Une décision préalable du conseil communal aurait donc dû intervenir".

B. Mémoire en réponse

La partie adverse répond dans les termes suivants :

" Comme l'ont précisé les conseils du bénéficiaire de permis, les aménagements imposés dans le permis attaqué permettront une circulation plus aisée dans la rue Sonkeu et renforceront la sécurité des usagers faibles.

Ce qui est prévu, c'est un asphaltage en face de l'entrée de la parcelle destinée à accueillir le projet litigieux, qui permettra aux poids lourds qui manœuvrent d'empiéter sur ce qui est déjà un accotement enherbé, sans que celui-ci soit abimé.

Le but est de faciliter à cet endroit les manœuvres des poids lourds, ainsi que les croisements avec un autre véhicule, par l'asphaltage de l'ensemble de la zone de recul au droit du projet, sur une longueur de 35 mètres.

Au demeurant, l'acte attaqué détaille avec précisions les conditions émises par le collège en matière de voirie (voir page 23 de l'acte attaqué) et précise sans équivoque que les aménagements imposés par le collège communal en voirie ne visent pas à élargir l'espace destiné au passage du public mais à modifier une partie de son revêtement".

C. Mémoire en intervention

La partie intervenante conteste l'intérêt des parties requérantes à cette branche du moyen qui invoque une illégalité qui ne leur cause pas directement grief et se réfère à l'article 14, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Elle rappelle que l'intervention du conseil communal est justifiée par sa responsabilité juridique et financière à l'égard de ses voiries et en déduit que le grief

est étranger aux intérêts directs et personnels des riverains qui, de plus, dans le cas d'espèce, n'exposent pas en quoi l'illégalité leur fait grief.

Elle considère que le grief consiste en la dénonciation d'un vice de forme, l'absence d'avis du conseil communal, qui n'a privé ni le collège communal, ni la Région wallonne de leur compétence.

Elle conclut que l'illégalité, à la supposer avérée, n'entraîne aucune des conséquences visées à l'article 14, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État si bien qu'elle ne peut entraîner l'illégalité de l'acte attaqué.

Sur le fond, après avoir notamment rappelé la jurisprudence du Conseil d'État sur l'application de l'article 129*bis* du CWATUP, elle conclut comme suit :

" En l'espèce, les accotements préexistants, certes empierrés ou enherbés, n'en demeurent pas moins praticables, en ce sens qu'ils permettent le passage des usagers - piétons et/ou véhicules, selon les accotements considérés. Ces accotements sont spécialement utilisés lorsque deux véhicules, voiture et/ou poids-lourds, sont amenés à se croiser, ce qui démontre bien leur praticabilité. Dans ce cadre et comme l'expose l'acte attaqué, les impositions du permis ont uniquement pour objet de substituer aux accotements empierrés ou enherbés existants des accotements en matériaux durs, de manière à faciliter et sécuriser le passage, tantôt des véhicules, tantôt des piétons.

Il s'ensuit que le permis attaqué n'a aucune incidence quelconque sur la limite séparant les accotements existants des propriétés privées qui les bordent. La lecture que font les requérants de l'acte attaqué est donc erronée, la «voirie» n'étant pas, comme l'énonce l'acte attaqué, destinée à être élargie en l'espèce.

Au reste, la seule circonstance que des accotements principalement utilisés par des piétons seraient en situation projetée davantage affectés au passage des véhicules ne serait aucunement de nature à modifier les conclusions qui précèdent, puisqu'il s'agirait uniquement d'une redistribution des espaces dévolus aux différents usagers, à l'intérieur des limites demeurées inchangées de la voirie.

Dans ce contexte, les aménagements de voirie imposés en conditions du permis attaqué ne portent pas sur une modification de la voirie communale et l'accord préalable du conseil communal n'était nullement requis".

D. Dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse soutient que la motivation de l'acte attaqué est suffisante quand il est indiqué que les aménagements imposés ne visent pas à élargir l'espace destiné au passage du public mais à modifier une partie de son revêtement et que, dès lors, l'"avis" du conseil communal n'était pas obligatoire. Elle estime qu'exiger plus reviendrait à la contraindre à apporter une preuve négative et à donner les motifs de ses motifs.

Elle soutient aussi que "le fait que les plans ne représentent pas les élargissements prévus est tout à fait logique dès lors qu'il n'y a aucun élargissement prévu comme le révèle le contenu de l'acte attaqué", mais uniquement une modification de son revêtement.

E. Dernier mémoire de la partie intervenante

Au préalable, la partie intervenante soutient que la première branche du moyen ne soulève que la violation du décret du 6 février 2014, précité, et non pas, une violation de l'obligation de motivation formelle des actes administratifs.

Elle apporte ensuite les informations complémentaires suivantes :

" En l'espèce, la commune de Soumagne n'a adopté aucun plan général d'alignement pour la rue Sonkeu. Toutefois, au vu de la configuration de ladite rue - dont il n'est pas contesté que la partie avait une bonne connaissance - il appert que la voirie communale s'étend jusqu'aux haies ou barrières des terrains privés. Ceci est d'ailleurs confirmé par les plans du lotissement du 13 octobre 1990 (pièce 1). Un élargissement de la voirie communale nécessiterait dès lors inévitablement un empiètement sur les parcelles privées et la mise en œuvre de la procédure prévue aux articles 37 et 39 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale".

Elle passe en revue les conditions relatives à la voirie qui assortissent le permis unique :

" - «la dalle de béton prévue devant les constructions doit s'étendre jusqu'à la voirie et rejoindre le tarmac existant». Il ressort du libellé de cette condition que l'aménagement prévu est situé sur la propriété de la partie intervenante et s'étend jusqu'à la voirie, sans donc en modifier l'assiette;

- «le terre-plein de l'autre côté de la voirie, à hauteur de l'accès pour les camions, doit être recouvert d'un matériau dur (béton)». Tel que cela ressort de la troisième image de l'annexe 2 au présent mémoire - issue du reportage photographique joint à la demande de permis unique - l'accotement visé par la condition est en terre. Lorsque des camions sortent de l'allée devant la construction et tournent à droite rue Sonkeu, étant donné que l'angle de braquage est limité, il est possible que ces camions passent brièvement sur la partie en terre de la voirie communale située en face de la construction. L'objectif de la condition est dès lors de permettre aux camions de manœuvrer plus facilement et ce, sans risquer de s'enfoncer dans un sol boueux par temps de pluie. Il apparaît donc clairement qu'aucun élargissement de la voirie n'est prévu, étant donné que l'accotement en question fait déjà partie de l'assiette de la voirie communale au sens du décret du 6 février 2014 - on peut d'ailleurs apercevoir une voiture qui y est stationnée sur la photo n° 7. La mise en œuvre de la condition ne provoque dès lors aucun élargissement de la voirie communale;

- «deux zones de croisement seront aménagées : la première à proximité du hangar, du même côté de la voirie; la seconde avant le croisement avec la rue Haute côté impair afin de permettre le passage aux véhicules qui seraient engagés dans le carrefour ou sous le pont. L'entrepreneur devra prendre contact avec le service technique et de mobilité afin de déterminer les

caractéristiques techniques de ces zones». Les zones de croisement envisagées ont pour objectif de recouvrir de tarmac certains espaces actuellement enherbés (cfr. notamment les photos n^{os} 1 et 2 de la pièce 2, issues du reportage photographique joint à la demande de permis) et ce, afin de permettre aux camions devant éventuellement se ranger sur le côté de la voirie pour laisser passer un autre véhicule, de circuler plus aisément sur une surface dure. Tel que cela ressort de la pièce 3 annexée au présent mémoire représentant la zone de croisement prévue avant le pont rue Sonkeu en direction de la N3, des traces de roues sont déjà perceptibles sur cette zone. Une fois encore, il est manifeste qu'aucun élargissement de la voirie communale n'a été en vue et que les conditions poursuivent l'unique objectif d'asphalter les accotements de la rue Sonkeu - faisant bien partie de la voirie communale - afin de faciliter les manœuvres des véhicules;

- «réfection en béton de l'accotement surplombant les canalisations qui devront être protégées». Les canalisations sont situées en dessous de la voirie communale. L'objectif est ici clairement de renforcer les parties de la voirie qui surplombent les canalisations afin d'éviter tout éventuel affaissement de la voirie en raison du poids des camions. A nouveau, il est manifeste que ces travaux n'entendent pas élargir la voirie vu que les canalisations sont situées sous celle-ci;

- «le demandeur devra fournir à la commune le paiement des matériaux nécessaires à l'aménagement du virage au niveau de l'habitation n° 15 : transformation de l'accotement empierré en trottoir en tarmac répondant aux normes d'accessibilité pour les piétons (largeur minimale 1m50); une bande en revêtement différentiée et en léger relief sera aménagée entre ce trottoir et la voirie. La mise en œuvre de ces travaux sera prise en charge par la commune». Le libellé de cette condition ne laisse aucun doute : l'aménagement envisagé concerne l'accotement empierré de la rue Sonkeu sur lequel les piétons passent. L'objectif est de placer du tarmac à la place des pierres afin que l'angle de virage des camions soit plus aisé, et de faire, à côté, un nouveau trottoir pour les piétons. La largeur de l'accotement actuellement empierré est telle qu'il est tout à fait envisageable d'en asphalter une partie pour le passage des camions et une autre partie pour le passage des piétons, sans pour autant élargir l'assiette de la voirie.

Le libellé de ces conditions ne laisse donc aucun doute sur ce que ni la partie intervenante, ni le collège communal, ni la partie adverse n'ont eu en vue un élargissement de la voirie communale et, conséquemment, un empiètement sur les parcelles privées bordant l'assiette actuelle de la voirie".

Elle fait valoir que "l'ensemble de ces explications est fourni par le collège communal dans le premier permis unique octroyé (p. 36) et est repris par le ministre dans l'acte attaqué (p. 22)".

Selon elle, c’est dès lors "sans surprise" que le ministre conclut que "les aménagements imposés par le collège communal en voirie ne visent pas à élargir l'espace destiné au passage du public mais à modifier une partie de son revêtement; que dès lors l'avis du conseil communal ne s'avérait pas obligatoire".

Elle estime qu’exiger plus reviendrait à la contraindre à apporter une preuve négative et à donner les motifs de ses motifs.

IV.2. Examen

Sur la recevabilité

L’article 7, alinéa 1er, du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose comme suit :

" Sans préjudice de l'article 27, nul ne peut créer, modifier ou supprimer une voirie communale sans l'accord préalable du conseil communal ou, le cas échéant, du Gouvernement statuant sur recours".

Cette disposition touche à la compétence du conseil communal. Dès lors, le moyen tiré de l'absence de l’accord préalable du conseil communal sur les questions de voirie, est d'ordre public.

De plus, dans le cas présent, on ne peut préjuger de la décision du conseil communal après qu’il aura analysé les réclamations.

L’exception d’irrecevabilité soulevée par la partie intervenante est rejetée.

Sur le fond

L’article 2, 2°, du décret du 6 février 2014 précité définit la modification d’une voirie communale comme étant "l’élargissement ou le rétrécissement de l’espace destiné au passage du public, à l’exclusion de l’équipement des voiries".

Pour que le conseil communal doive intervenir, il faut donc un élargissement ou un rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, à l'exclusion de l'équipement des voiries. La qualité de l’usager n’est pas prise en compte. Si la voirie communale est élargie pour faciliter le passage de camions sur une partie de la voirie qui est empruntée par des piétons, l’accord préalable du conseil communal n’est pas requise.

Encore faut-il vérifier que l’élargissement se fasse bien sur l’assiette de la voirie destinée au passage du public.

En l’espèce, l’acte attaqué est motivé comme suit sur les questions de voirie (pp 21 et s.) :

" S'agissant de l'analyse des nuisances potentielles du projet pour les riverains;

Considérant que sur le plan quantitatif, le trafic généré par le projet est relativement faible; que la quantité maximale de marchandises traitées par jour est fixée à 50 T (et non à 500 T comme craint par certains riverains);

Considérant en effet que le trafic total généré par le projet de l'exploitation agricole concernée est estimé à moins de 150 camions par an, soit environ 3 camions par semaine en moyenne;

Considérant que le maximum journalier projeté, pour les jours les plus chargés en période de production (une quarantaine de jours par an) sera de l'ordre de 5 camions;

Considérant qu'en dehors de la période de production le charroi généré est limité aux camions venant chercher les produits finis (un à deux par semaine);

Considérant que l'autorité compétente estime que dans ces conditions l'impact sur la circulation est faible et comparable à celui d'autres exploitations agricoles;

Considérant que le conseil du demandeur fait valoir que la voirie et ses accotements sont en bon état et ce malgré [un] charroi existant lié au siège de l'exploitation de la SCRL Les fruits du Plateau et d'un entrepreneur situé en face de la parcelle concernée par la demande;

Considérant qu'au vu du charroi existant, l'impact du projet en termes d'allées et venues reste marginal;

Considérant que les requérants soutiennent le fait que la manœuvre de demi-tour d'un poids lourd engagé dans la rue Sonkeu n'est pas réalisable à l'extrémité de cette voirie; que cet argument est démenti par le Conseil de l'exploitant - Cabinet d'Avocats BOURS&ASSOCIES qui précise dans la note fournie en date du 29 mai 2015 que «la manœuvre qui consiste pour les poids-lourds engagés dans la rue Sonkeu à faire demi-tour à l'extrémité de cette rue est, contrairement à ce que soutiennent les requérants, tout à fait réalisable, en attestent les photos jointes au courrier. Le permis attaqué ne contient à cet égard aucune erreur de fait»;

Considérant qu'actuellement, les camions amenés à faire demi-tour dans la rue Sonkeu (que ce soit les camions liés à l'exploitation ou simplement des camions égarés par leur GPS), le font généralement dans la cour du siège d'exploitation situé à 70 mètres du projet;

Considérant donc qu'à l'avenir un poids-lourd quittant le site projeté qui ne souhaite pas s'engager directement à droite dans la rue Sonkeu pourrait manœuvrer également dans la cour du siège d'exploitation situé à 70 mètres du projet dans la même rue;

Considérant qu'en matière de mobilité, dans l'acte attaqué, le Collège a répondu aux réclamations issues de l'enquête publique de la manière suivante :

« Il y a régulièrement des poids lourds qui empruntent la rue Sonkeu (tronçon après le pont) pour accéder aux établissements Vandegaar (menuiserie rue Reux) et Ploumen (tournerie rue Haute) : en effet, venant de la N3, ils ne peuvent emprunter la rue Haute directement après le pont, ils vont faire demi-tour au fond de la rue et, revenant en sens inverse, ils savent alors tourner dans la rue Haute. Il y a aussi le dépôt de l'entreprise de terrassement Rogister situé

en face des bâtiments Snoeck et générant un trafic de poids lourds. Dans la rue Sonkeu, au niveau du virage à angle droit, un aménagement sera prévu afin d'élargir la zone de braquage des camions, tout en maintenant les piétons en sécurité. Deux zones de croisement seront aménagées rue Sonkeu : la première à proximité immédiate du pont, afin que le camion venant du fond de la rue puisse s'arrêter et laisser la priorité à celui qui viendrait de la N3; la seconde à la sortie de la propriété Snoeck, afin que le camion au départ puisse laisser passer celui qui arriverait. Si des voitures sont stationnées le long de la rue, un camion (et donc les véhicules d'urgence des pompiers) peut emprunter la voirie sans problème, puisque le code de la route interdit le stationnement d'un véhicule lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée est réduite à moins de 3 mètres. De même, si deux camions doivent se croiser, le code de la route impose aux véhicules rencontrant un obstacle de laisser le passage aux véhicules en sens inverse avant de dépasser cet obstacle. La largeur de la voirie permet aisément le passage d'un poids lourd, sans mettre en danger un piéton qui utilise l'accotement. Si deux véhicules doivent se croiser, ils ne peuvent empiéter sur l'accotement lorsqu'un piéton s'y trouve. C'est évidemment, le piéton qui est prioritaire ! Il n'est pas prévu de limiter la vitesse au-delà des vitesses actuellement autorisées à savoir 90km/h. En effet, les conducteurs doivent adapter leur vitesse aux conditions qu'ils rencontrent. Il n'y a pas d'argument pour créer une zone 30 dans cette voirie hors agglomération, en zone agricole. Toutes ces inquiétudes de transit, d'infrastructure routière seront donc prises en compte par des impositions et aménagements au travers dudit permis»;

Considérant [que,] à la lecture des motivations reprises ci-dessus, l'autorité saisie du recours estime que le collège communal a suffisamment évalué les risques encourus et a précisément imposé des aménagements dans l'acte du permis attaqué; que sa démarche vise à permettre une circulation plus aisée dans la rue Sonkeu et à renforcer la sécurité des usagers faibles;

Considérant que les conditions émises par le service de Mobilité et la Direction de la Mobilité de la Zone de Police Beyne-Fléron-Soumagne dans leur avis favorable daté du 10 novembre 2014, sont les suivantes :

- la dalle de béton prévue devant les constructions doit s'étendre jusqu'à la voirie et rejoindre le tarmac existant;
- le terre-plein de l'autre côté de la voirie, à hauteur de l'accès pour les camions, doit être recouvert d'un matériau dur (béton ou tarmac);
- un sens de priorité doit être défini au niveau du pont sous le RAVeL, en accord avec les autorités régionales responsables;

Considérant que les conditions émises par le collège en matière de voirie dans l'arrêté attaqué sont les suivantes :

- la dalle de béton prévue devant les constructions doit s'étendre jusqu'à la voirie et rejoindre le tarmac existant;
- le terre-plein de l'autre côté de la voirie, à hauteur de l'accès pour les camions, doit être recouvert d'un matériau dur (béton ou tarmac);
- deux zones de croisement seront aménagées : la première à proximité du hangar, du même côté de la voirie; la seconde avant le croisement avec la rue Haute côté impair afin de permettre le passage aux véhicules qui seraient engagés dans le service technique engagés dans le carrefour ou sous le pont [sic]. L'entrepreneur devra prendre contact avec le service technique et de mobilité afin de déterminer les caractéristiques techniques de ces zones;
- réfection en béton de l'accotement surplombant les canalisations qui devront être protégées;
- le demandeur devra fournir à la commune le paiement des matériaux nécessaires à l'aménagement du virage au niveau de l'habitation n°15 : transformation de l'accotement empierré en trottoir en tarmac répondant aux

normes d'accessibilité pour les piétons (largeur minimale 1m50); une bande en revêtement différencié et en léger relief sera aménagée entre ce trottoir et la voirie. La mise en œuvre de ces travaux ser[a] pris en charge par la commune;

Considérant que selon le Conseil de l'exploitant - Cabinet d'Avocats BOURS & ASSOCIES, l'article 7 «implantation, construction» du dispositif du permis attaqué ne souffre d'aucune contradiction; que cet article doit être lu comme signifiant que l'ensemble des aménagements de voirie imposés dans le permis attaqué doivent être réalisés par l'exploitant, à l'exception de l'aménagement du virage au niveau de l'habitation n° 15 qui sera réalisé par la commune, mais néanmoins financé par l'exploitant;

Considérant à titre supplétif que les aménagements imposés par le collège communal en voirie ne visent pas à élargir l'espace destiné au passage du public mais à modifier une partie de son revêtement; que dès lors l'avis du conseil communal ne s'avérait pas obligatoire".

L'article 3 de l'acte attaqué indique que "les autres dispositions de [la décision de première instance] restent inchangées".

Parmi ces dispositions figure, dans le permis délivré en première instance, l'article 7, inscrit sous le titre "Implantation, Construction", rédigé comme suit :

" Les conditions reprises ci-dessous, émises par le collège communal dans son avis de principe, ainsi que par le service de Mobilité et la Direction de la Mobilité de la Zone de Police Beyne-Fléron-Soumagne dans leur avis référencé AD/sf/14.11/226 daté du 10 novembre 2014, sont strictement respectées et à charge du demandeur :
- la dalle de béton prévue devant les constructions doit s'étendre jusqu'à la voirie et rejoindre le tarmac existant;
- le terre-plein de l'autre côté de la voirie, à hauteur de l'accès pour les camions, doit être recouvert d'un matériau dur (béton);
- deux zones de croisement seront aménagées : la première à proximité du hangar, du même côté de la voirie; la seconde avant le croisement avec la rue Haute côté impair afin de permettre le passage aux véhicules qui seraient engagés dans le carrefour ou sous le pont. L'entrepreneur devra prendre contact avec le service technique et de mobilité afin de déterminer les caractéristiques techniques de ces zones;
- réfection en béton de l'accotement surplombant les canalisations qui devront être protégées;
- le demandeur devra fournir à la commune le paiement des matériaux nécessaires à l'aménagement du virage au niveau de l'habitation n° 15 : transformation de l'accotement empierré en trottoir en tarmac répondant aux normes d'accessibilité pour les piétons (largeur minimale 1m50); une bande en revêtement différentié et en léger relief sera aménagée entre ce trottoir et la voirie. La mise en œuvre de ces travaux sera prise en charge par la commune".

Les interventions sur la voirie sont ainsi relativement importantes sans que la description ci-dessus reproduite ne permette de déterminer si ces travaux seront exécutés sur la voirie ou s'ils impliquent son élargissement, notamment quand il s'agit d'asphalter des portions simplement enherbées ou empierrées.

En effet, alors que le premier permis délivré n'aborde pas la question relative à la participation du conseil communal, le permis délivré sur recours se borne à indiquer ce qui suit :

" Considérant à titre supplétif que les aménagements imposés par le collège communal en voirie ne visent pas à élargir l'espace destiné au passage du public mais à modifier une partie de son revêtement; que dès lors l'avis du conseil communal ne s'avérait pas obligatoire".

Cette motivation ne révèle pas que l'examen sur cette question a été adéquat. Contrairement à ce que soutiennent les parties adverse et intervenante dans leur dernier mémoire, il ne s'agit pas d'exiger de l'autorité qu'elle donne les motifs de ses motifs, mais de vérifier que, sur la base du dossier en sa possession, elle puisse affirmer que l'accord du conseil communal n'était pas requis.

Or, ni dans l'avis de la zone de police, ni dans les actes attaqués ne figurent d'éléments concrets notamment quant à l'implantation précise de ces travaux et quant à leurs dimensions ainsi que quant à l'affectation avant les travaux des terrains sur lesquels ces travaux doivent être effectués si bien qu'il est impossible de vérifier que l'on se trouve dans l'hypothèse où ces travaux ne consistent qu'en une modification du revêtement d'une voirie accessible au public.

Le dossier administratif ne renferme pas plus d'éléments. Ainsi, les plans ne représentent pas les élargissements prévus et les éléments d'information apportés par la partie intervenante dans son dernier mémoire, notamment un plan de lotissement, à supposer qu'ils soient pertinents, sont tardifs et donc irrecevables.

Il en découle qu'en l'absence d'examen valable de la question de savoir si le conseil communal devait délibérer, la première branche du troisième moyen est fondée.

V. Indemnité de procédure

Dans la demande de suspension introduite le 10 septembre 2015, les parties requérantes sollicitent une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à leur demande.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

Est annulé l'arrêté du Ministre de la Région wallonne ayant l'Environnement et l'Aménagement du territoire dans ses attributions, du 25 juin 2015, accordant à la S.C.R.L. LES FRUITS DU PLATEAU un permis unique pour la construction et l'exploitation d'un entrepôt de stockage de matériel agricole, horticole, et de conditionnement dans un établissement situé rue Sonkeu à Soumagne (Melen).

Article 2.

La partie adverse supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 800 euros, et l'indemnité de procédure de 700 euros, accordée aux parties requérantes, à concurrence de 350 euros chacune.

La partie intervenante supporte le droit de 150 euros lié à son intervention.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIIIe chambre, le vingt-cinq juin deux mille dix-neuf, par :

Simone GUFFENS,	président de chambre,
Anne-Françoise BOLLY,	conseiller d'État,
Luc DONNAY,	conseiller d'État,
Xavier DUPONT,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

Xavier DUPONT. Simone GUFFENS.