

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 246.573 du 9 janvier 2020

A. 218.608/XIII-7594

En cause : **DUPRET** Benoît,
ayant élu domicile chez
M^e Xavier CLOSE, avocat,
avenue de l'Observatoire 10
4000 Liège,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 2 mars 2016, Benoît DUPRET demande l'annulation de «l'arrêté du 24 décembre 2015 du Ministre wallon des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine déclarant recevable mais non fondé le recours qu'il a introduit contre la délibération du conseil communal d'Esneux du 1^{er} octobre 2015 autorisant la modification de la voirie communale, et confirmant cette délibération du conseil communal».

II. Procédure

L'arrêt n° 244.470 du 13 mai 2019 a rouvert les débats, décidé que le membre de l'auditorat désigné par M. l'Auditeur général serait chargé de poursuivre l'instruction et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

M. Raphaël BORN, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

La partie requérante a déposé une demande de poursuite de la procédure.

Par une ordonnance du 5 novembre 2019, l'affaire a été fixée à l'audience du 5 décembre 2019 à 9.30 heures.

M. Luc DONNAY, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Xavier CLOSE, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Aurélie VANDENBERGHE, *loco* M^e Pierre MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Raphaël BORN, 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

Les faits utiles à l'examen de la cause sont exposés dans l'arrêt n° 244.470 du 13 mai 2019. Il y a lieu de s'y référer.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse du requérant

Le requérant prend un moyen, le premier de la requête, de la violation des articles 1^{er}, 2, 6, 8 et 8bis de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, du principe général de droit selon lequel tous les actes administratifs doivent reposer sur des motifs exacts, pertinents et légalement admissibles et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

En une seconde branche, il estime que, si l'acte attaqué ne devait pas être considéré comme une «autorisation» au sens des articles 1^{er}, 2°, c), et 2 de la directive 2011/92/CE visée au moyen, son auteur aurait dû être considéré comme une «autorité susceptible d'être concernée par le projet» conformément à l'article 6 de cette directive et, partant, aurait dû être en mesure de donner son avis sur toutes

les informations transmises par le demandeur de permis, en ce compris l'évaluation des incidences.

Il réplique notamment que ni le dossier ni l'acte attaqué n'indiquent que les questions de propreté, de salubrité, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage auraient été réellement examinées, l'absence de réponse aux préoccupations des riverains quant à ces questions établissant le contraire selon lui.

IV.2. Examen

L'arrêt n° 244.470 du 13 mai 2019 a jugé ce qui suit dans le cadre de l'examen de la première branche :

« En l'espèce, compte tenu, d'une part, de l'importance prépondérante du choix du tracé dans la décision d'ouvrir une voirie et, d'autre part, de l'objet de l'acte attaqué et de sa portée, établie par l'arrêt n° 229.824 du 15 janvier 2015, sur la suite de la procédure et, en particulier, sur le pouvoir d'appréciation de l'autorité chargée d'instruire la demande de permis d'urbanisme, liée par la décision sur le tracé, il y a lieu de conclure que l'acte attaqué a le caractère d'une décision principale au regard de la jurisprudence WELLS, précitée.

Il semble en outre que les incidences essentielles du projet sur l'environnement pouvaient déjà être utilement déterminées à ce stade. Il s'ensuit que la réalisation de l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement s'imposait au stade de l'acte attaqué qui apparaît comme la première partie d'une autorisation au sens de l'article 1^{er} de la directive 2011/92, précitée».

La critique que fait valoir le requérant dans la seconde branche du moyen ne vaut que si l'acte attaqué ne devait pas être considéré comme une autorisation au sens de la directive 2011/92/CE, précitée.

Or, il résulte de l'arrêt n° 244.470 du 13 mai 2019, évoqué ci-avant, que l'acte attaqué est une décision principale selon la jurisprudence européenne et constitue une autorisation au sens de la directive 2011/92/CE.

En conséquence, il y a lieu de constater que ce grief est devenu inopérant.

Il s'ensuit que la seconde branche du premier moyen n'est pas fondée.

En conclusion, le premier moyen n'est pas fondé.

V. Second moyen

V.1. Thèse du requérant

Le requérant prend un moyen, le second de la requête, de la violation des articles 1^{er}, 9, 11, 12, 13, 15, 18 et 19 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, de l'article 6 de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, de la participation du public au processus décisionnel et de l'accès à la justice en matière d'environnement, du principe général de droit selon lequel les actes administratifs doivent reposer sur des motifs exacts, pertinents et légalement admissibles et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

En une première branche, il soutient que l'acte attaqué s'attache pour l'essentiel à rappeler les limites de la compétence du conseil communal et, à sa suite, du Gouvernement wallon statuant sur recours. Selon lui, cet acte n'est cependant pas motivé à suffisance au regard des objectifs du décret du 6 février 2014 visé au moyen, notamment ses articles 1^{er}, 9 et 11. Il ajoute que l'acte est dénué de toute motivation formelle relative aux objectifs et aux critères d'appréciation fixés par le décret.

En une deuxième branche, il relève que l'article 15 du décret du 6 février 2014 impose de prendre en considération les résultats de l'enquête publique imposée par les articles 12 et 13 du même décret. Il critique la motivation formelle de l'acte attaqué qui, selon lui, ne révèle pas qu'il a été tenu compte des résultats de cette enquête publique. Il souligne que les réponses aux réclamations au sujet du tracé de la voirie n'apparaissent pas dans la motivation de l'acte attaqué. Dans son mémoire en réplique, il conteste que sa critique soit de pure forme.

En une troisième branche, il soutient que l'acte attaqué ne répond pas aux arguments invoqués à l'appui de son recours. Selon lui, «ce recours comportait notamment des développements relatifs à la mobilité (p. 2 et 3), à la sécurité de la voirie (p. 3) et aux alternatives qui auraient pu être favorisées quant à l'implantation des voiries modifiées (pages 3 et 4)». Dans son mémoire en réplique, il fait valoir qu'il a évoqué les mêmes questions à la fois dans sa réclamation et dans son recours, l'autorité étant de toute façon tenue de répondre aux unes et aux autres, ce qu'elle n'a pas fait en l'espèce selon lui.

V.2. Examen

En ce qu'il est pris de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, le moyen est irrecevable étant donné que cette loi n'est pas applicable aux actes réglementaires.

L'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose comme suit :

« Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage.

Il tend aussi, selon les modalités que le Gouvernement fixe, et en concertation avec l'ensemble des administrations et acteurs concernés, à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales. Par actualisation, il faut entendre la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs.

Il ne porte pas préjudice aux dispositions particulières portées par le Code forestier, par le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie, ainsi que par le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques».

L'article 9 du même décret est libellé comme suit :

« §1^{er}. La décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale contient les informations visées à l'article 11.

Elle tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication.

Elle est consignée dans un registre communal indépendant du registre des délibérations communales prévu par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

La décision du conseil communal ou du Gouvernement ne dispense pas du permis d'urbanisme requis.

§ 2. La décision de suppression d'une voirie communale contient la mention des droits de préférence prévus à l'article 46».

L'article 11 du décret précité porte ce qui suit :

« Le dossier de demande de création, de modification, de confirmation ou de suppression d'une voirie communale, transmis au conseil communal, comprend:

1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande;

2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;

3° un plan de délimitation.

Le Gouvernement peut préciser les formes de la demande».

L'article 12 du décret du 6 février 2014 dispose comme suit :

« Dans les quinze jours à dater de la réception de la demande, le collège communal soumet la demande à enquête publique conformément à la section 5».

L'article 13 du même décret est libellé comme suit :

« Dans les quinze jours à dater de la clôture de l'enquête publique, le collège communal soumet la demande et les résultats de l'enquête publique au conseil communal».

L'article 15 du décret précité porte ce qui suit :

« Le conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique et, le cas échéant, des avis des conseils communaux et des collèges provinciaux.

Dans les septante-cinq jours à dater de la réception de la demande, il statue sur la création, la modification ou la suppression de la voirie communale. Ce délai est porté à cent cinq jours dans le cas visé à l'article 14».

L'acte attaqué comporte les motifs suivants :

« [...]

Considérant qu'une enquête publique a été ouverte du 15 juin 2015 au 14 juillet et a donné lieu à 133 réclamations écrites et 1 observation, dont la plupart des motivations concernent le permis d'urbanisme lui-même et non la problématique relative à la voirie communale, à savoir:

- souhait d'un projet plus simple et économe (financièrement et en énergie), à une période où tous les intervenants doivent faire face à des restrictions budgétaires;
- le coût du projet ne se justifie pas dans la mesure où ce projet ne solutionne pas les problèmes de fond et en crée de nouveaux;
- le coût du projet est excessif et la méconnaissance du dossier par les auteurs de projets, aperçue lors de la réunion d'information, fait craindre au riverains un dépassement du budget prévu, déjà considéré comme excessif;
- les réclamants déplorent un manque d'information sur le budget nécessaire à la réalisation de la phase 2;
- est-il bien raisonnable d'envisager un projet aussi important et coûteux alors même que la ligne ferroviaire est menacée de suppression;
- pourquoi ne pas envisager simplement le remplacement du pont, sans franchissement du chemin de fer, légèrement décalé vers l'aval, de manière à ne pas interrompre la circulation pendant les travaux;
- l'ensemble du projet doit être simultanément budgété et planifié;
- le remplacement du pont, à l'identique, est une solution moins coûteuse, plus écologique, plus esthétique et plus respectueuse du cachet de Tilff;

- la Commune n'aurait pas dû accepter la répartition des coûts entre la Région, Infrabel et la Commune, comme elle l'a fait;
- les réclamants craignent que le boulevard urbain et le parking Brunsode ne soient pas réalisés, faute de budget, alors que le parking Saucy sera amputé lourdement par les travaux; ce sont les commerces et les habitants de Tilff qui vont en souffrir;
- les mesures prévues en phase 2 sont, notamment, celles destinées à compenser les atteintes à l'environnement passées et à venir; il serait donc totalement inadmissible qu'elles ne soient pas mises en œuvre;
- les travaux les plus significatifs pour la vie du village (aménagement des abords du pont en rive droite, création d'un second rond-point et d'un boulevard urbain, suppression des passages à niveau 7 et 8) devraient être réalisés beaucoup plus rapidement que ce n'est prévu par le projet; l'absence de budgétisation de cette partie du projet fait craindre que la phase 2 ne soit jamais réalisée, ce qui serait inacceptable;
- l'aménagement du centre de Tilff devrait être pensé globalement et l'espace public devrait être partagé de façon équilibrée entre les différents usagers;
- l'étude du projet n'est pas complète et par conséquent superficielle;
- l'étude d'incidence[s] aurait dû être mise à jour en se basant sur le projet de pont passerelle; cette solution n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse;
- le SPW et Infrabel se base[nt] sur des éléments qui n'ont plus lieu d'être, pour justifier le projet :
 - o augmentation du trafic sur la ligne 43 : dans les faits, depuis le plan mis en place en décembre 2014, l'offre a plutôt diminué et cette ligne fait même partie de celles qui sont vouées à disparaître;
 - o la sécurité : Infrabel doit cibler en priorité les lignes ferroviaires les plus fréquentées et les passages jugés dangereux; ce n'est pas le cas de Tilff;
 - o la mobilité : il est faux de croire que la suppression du passage à niveau supprimera du même coup les embouteillages;
- l'étude d'incidences aurait dû prévoir une répartition des coûts selon la durabilité, l'entretien et les coûts connexes sur 50 ans; sur 50 ans le Tufer s'avère financièrement le plus cohérent;
- l'étude d'incidences présente de grosses lacunes, notamment une confusion, quant au coût des différentes solutions envisagées par l'étude, entre les BEF et les €; cela a pour conséquence que le coût du projet Tufer est mal évalué et qu'il n'est pas du tout évident que cette solution ne serait pas la moins coûteuse, à long terme;
- c'est l'étude d'incidences qui a orienté le choix du projet (remplacement du pont à l'identique, pont-passerelle, Tufer,...); or si l'étude a fait l'objet de négligences, l'option choisie qui en a découlé est peut-être à remettre en cause;
- le projet ne solutionne pas les problèmes de mobilité et de sécurité;
- les problèmes de mobilité que connaît Tilff ne sont pas liés au passage à niveau : ils se posent également lorsque le passage est ouvert; ils risquent d'ailleurs d'empirer car l'ouverture du passage à niveau créera un appel de la circulation vers le centre de Tilff; l'étude d'incidences met en évidence que la fluidification du trafic provoquera une augmentation de celui-ci;
- la suppression des passages à niveau de la rue d'Angleur provoquera une augmentation de la vitesse du trafic sur cette voirie;
- des solutions devront être appliquées pour ralentir le trafic (limitations de vitesse, radars, chicanes,...);
- le projet devrait inclure une vision globale de la mobilité dans l'agglomération de Tilff; ce n'est pas le cas, comme en témoigne la méconnaissance des abords du pont, par le gestionnaire du dossier, présent à la séance d'information;
- pourquoi ne pas envisager une liaison directe ULg-CHU/autoroute, qui faciliterait l'accès au domaine du Sart-Tilman et permettrait de désengorger Tilff; cela ne serait pas plus coûteux que le pont-passerelle et serait plus efficace, à long terme;
- la pente de la voirie, de plus de 10%, prévue en rive gauche est excessive et dangereuse; qu'advient-il des bus et camion en cas de neige ou de verglas?

- il n'est pas correct d'évoquer les accidents pour supprimer le passage à niveau tandis que les accidents qui ont lieu, à cause de la vitesse, rue Fond du Moulin ne sont pas pris en compte dans ce projet et que le projet, lui-même, générera une nouvelle zone accidentogène, liée à la pente de plus de 10% en rive gauche;
- la hauteur nécessaire au passage au-dessus des voies entraînera des problèmes de sécurité (lié par exemple au charroi des camions) et n'est pas admissible esthétiquement;
- la circulation des piétons n'a pas été suffisamment prise en compte dans le projet de suppression des passages à niveau 7 et 8;
- la mobilité douce n'est pas rendue plus facile par le projet proposé, que du contraire;
- le passage des piétons sous la circulation automobile ne sera pas une expérience agréable; le passage sous voie créerait de l'insécurité pour les piétons;
- il est regrettable que la solution Tufer n'ait pas été étudiée plus en détail;
- ce projet est une solution bien plus sérieuse aux problèmes de mobilité et de sécurité, rencontrés à Tilff, que la solution de pont-passerelle, proposée aujourd'hui; il s'agit, en outre, d'une solution plus pertinente sur le plan écologique;
- l'avenue Laboulle est bien plus dangereuse que le passage à niveau n° 10 et mériterait de faire l'objet des gros investissements financiers qui sont dévolus à la suppression du passage à niveau, par le choix du projet de pont-passerelle;
- la dangerosité du carrefour, proche du PN7, au bas du boulevard de Colonster, ne devrait pas être négligée;
- il est regrettable que le chemin communal n°12, qui a été progressivement colonisé par des terrasses privées, ne soit pas rétabli, à l'occasion des travaux du pont;
- qu'advient-il du sentier permettant aux marcheurs et aux riverains de rejoindre la rue de Limoges au départ des escaliers de la gare ?
- le passage sous voie ne sera-t-il pas inondé en cas de crue ?
- le nombre d'emplacements de parking prévu par le projet est insuffisant;
- des emplacements de parking réservés aux riverains de la place du Saucy devrait être aménagés;
- la rue des Messes devra absolument rester accessible dans les deux sens pendant toute la durée du chantier car elle est très étroite et en fonction de la configuration de leur garage, les habitants doivent impérativement l'emprunter uniquement dans le sens de la montée pour certaine et dans le sens de la descente, pour d'autres;
- les personnes à mobilité réduite doivent être respectées et il faut en tenir compte dans le projet;
- une bande de circulation devrait être réservée aux véhicules venant de l'avenue Laboulle pour emprunter l'autoroute; cela permettrait de désengorger le rond-point;
- le projet occasionnera des nuisances en termes de bruits ainsi que visuellement; les inconvénients du projet auront un impact négatif sur le tourisme;
- le passage à niveau actuel ne génère pas d'accident fréquent ou grave; le projet est démesuré pour Tilff;
- souhait d'un projet respectueux de la vie des riverains, du cachet du village et des mobilités douces;
- le style moderne du pont est en désaccord avec le style traditionnel du patrimoine architectural de Tilff;
- la hauteur, le gabarit, l'emplacement et la configuration du projet doivent être adaptés pour s'harmoniser avec l'environnement;
- le nouveau pont complique inutilement la situation et ne s'intègre pas harmonieusement dans le paysage, remarquable à cet endroit;
- de manière à préserver l'espace vert autour du Château Brunsode, une barrière visuelle arborée devrait être créée de manière à isoler le parking et le parc;
- le projet implique la destruction de nombreux arbres;

- on tente d'imposer, à l'usure, une solution qui n'est pas acceptable;
- les nuisances relatives à l'impact sonore, lumineux et visuel du pont n'ont pas été abordées par l'étude d'incidences;
- les illustrations 3D sont irréalistes et donnent une fausse idée du résultat final;
- il est déplorable que les riverains n'ait pas eu à voir une intégration du projet dans son environnement ou bien une maquette, les dessins présentés lors de la séance d'information étant à considérer comme des dessins d'enfants;
- les nuisances sonores liées à la pente du nouveau pont seront importantes (accélération et freinages importants dans une vallée encaissée);
- il est étonnant de ne pas retrouver, dans le dossier de demande de permis, l'état sanitaire préalable des arbres du Saucy;
- le dossier pourrait prévoir plus d'aménagements végétaux permettant de retrouver "l'île du moulin", telle que les anciens Tilffois l'ont connue;

Considérant que le conseil communal a émis, en séance du 1^{er} octobre 2015, une délibération favorable sur les aménagements de voirie communale sollicités;

Considérant que la décision du conseil communal a fait l'objet d'un affichage du 20 octobre au 3 novembre 2015;

Considérant que Monsieur Benoît DUPRET a introduit, en date du 3 novembre 2015, un recours auprès du Gouvernement; que ce recours a été réceptionné le 4 novembre 2015; que ce recours est dès lors recevable; qu'il a, en effet, été introduit, par courrier recommandé, endéans le délai de quinze jours suivant la date de prise de connaissance de la décision du conseil communal, soit le 21 octobre 2015;

Considérant que dans son recours, le requérant invoque pour l'essentiel les arguments suivants :

- Projet du pont marqué de "gigantisme", aboutissant notamment à une explosion du budget à charge de la Région wallonne, à un chantier interminable (annoncé sur au moins 10 ans) et à un désastre économique en perspective;
- Question de la circulation régionale et des problèmes que cela pose notamment le long de la voirie régionale du Sart-Tilman;
- Le projet ne supprime qu'un seul passage à niveau et à un coût maximum pour un résultat qui devrait être contreproductif en termes de sécurité et en termes de développement économique;
- Pourquoi ne pas tenir compte d'une des alternatives proposées par les villageois : celle de construire un tunnel qui s'avérerait en outre moins onéreuse à charge de la RW;
- Le Fédéral n'entend pas prendre en charge le surcoût ferroviaire du relief accidenté de la Wallonie mais est-ce donc au budget wallon à assumer le coût de suppression des passages à niveaux en question, que le Fédéral exige et met à charge de la RW?;

Considérant que sur la forme, le dossier relatif à la modification des voiries communales comprend :

- un schéma général du réseau de voiries dans lequel s'inscrit la demande;
- une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, ...
- un plan de délimitation générale mettant en évidence les modifications apportées au domaine public communal.

soit les plans :

- E/633/67223-01/70-Situation existante, plan de situation générale

- E/633/67277-55/70-Situation projetée, limites de propriété : zones impactant le territoire communal;
- DV-0430-004.680-005-Statut projeté des voiries

ainsi que la justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propriété, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité de passage dans les espaces publics;

Considérant que sur le fond, quant aux arguments de recours, il s'impose de relever que l'article 2, 2° du décret précise qu'il y a lieu d'entendre par "modification d'une voirie communale", l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, "à l'exclusion de l'équipement des voiries". Le commentaire des articles du décret du 6 février 2014 souligne de même que "la modification exclut en tout état de cause l'équipement de sa définition, mais il n'exclut pas nécessairement les dépendances, si ces dépendances sont destinées au passage du public";

Considérant qu'il appartient donc à l'autorité compétente de se prononcer dans le cadre du présent recours uniquement sur le principe même de la modification de la voirie communale innommée et non sur l'aménagement de cette voirie entre ses limites extérieures;

Considérant de même, que la question des actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret de la voirie sort du champ d'application du décret du 6 février 2014, limité à la question de principe de l'aménagement de la voirie;

Considérant à ce propos, que l'article 1^{er} du décret précise qu'il "a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage", il relève la "nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs". L'article 9, § 1^{er}, alinéa 2 dudit décret stipule quant à lui que la décision sur la création ou modification de la voirie "tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication";

Considérant que la justification de la demande, telle que décrite ci-avant, est formulée comme suit au sein de la décision du conseil communal du 1^{er} octobre 2015 :

" a) Impact au niveau territorial :

Le présent projet consiste au remplacement de l'actuel pont provisoire (induit par un problème de stabilité du pont initial) traversant l'Ourthe par un nouvel ouvrage à deux étages (trafic routier au-dessus et connexion cyclo-piétonne sous tendue) permettant de franchir le fleuve d'une part et de supprimer le passage à niveau situé sur la ligne ferroviaire Infrabel.

En rive droite de l'Ourthe, ces travaux ont pour impact majeur le déclassement de la bretelle d'accès au pont actuel (au profit de l'espace public dédié à la place de Tilff et la création d'une nouvelle bretelle venant se greffer sur le giratoire situé au pied de la bretelle autoroutière (au détriment d'une portion du parking Saucy).

En rive gauche de l'Ourthe, la suppression du passage à niveau associée aux exigences d'Infrabel relatives au franchissement des lignes ferroviaires (6 mètres de passage libre) ont pour conséquence une modification de l'emprise de la voirie régionale et un léger impact sur le domaine communal pour la création de la bretelle et un nouveau carrefour giratoire au croisement entre la rue Fond du Moulin et la rue d'Angleur.

D'autre part, le présent dossier de demande d'octroi de permis d'urbanisme consiste également en la suppression de deux autres passages à niveau situés sur cette même ligne ferroviaire moyennant la création d'une nouvelle voirie

dans le talus du rocher longeant les voies actuelles et d'un nouvel ouvrage d'art surplombant les voies et assurant la connexion avec le réseau régional existant. Ce second projet déclassera donc toute une partie de la voirie régionale actuelle qui sera remise en gestion à l'administration communale.

b) Impact au niveau social et environnemental

Le but du présent dossier est également de recréer des connexions multimodales intéressantes pour les usagers et les riverains ainsi qu'une amélioration de la qualité des espaces publics.

En effet, comme mentionné au point a), le nouveau pont présentera une passerelle cyclo-piétonne suspendue à l'ouvrage qui permettra d'assurer un accès direct et sécurisé entre les deux rives.

Ce passage reliera la future esplanade de la place en rive gauche aux quais SNCB situés en rive droite. Des rampes seront aménagées pour permettre un accès PMR de ces quais vers le réseau RAVeL situé en contrebas. Finalement, un passage sous voie permettra aux usagers de passer d'un quai à l'autre en toute sécurité."

Considérant par conséquent que la proposition de modification des voiries communales s'inscrit dans le projet global de remplacement du pont et de suppression des passages à niveau et tend à assurer ou à améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication, conformément au décret du 6 février 2014 relatif aux voiries communales;

Considérant qu'il échet dès lors de confirmer la décision favorable prise par le conseil communal en séance du 1^{er} octobre 2015 et de débouter le requérant de son recours dans la mesure où celui-ci n'est manifestement pas fondé. [...]».

A. Sur la première branche

Il résulte de la lecture des motifs qui précèdent que l'acte attaqué ne se borne pas à rappeler les limites de la compétence de l'autorité en charge de la police de la voirie communale.

Ainsi, il expose également la justification que devait contenir la demande d'autorisation en vertu de l'article 11, alinéa 1^{er}, 2^o, du décret et qui lui permet de considérer que cette demande «tend à assurer ou à améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication, conformément au décret du 6 février 2014 relatif aux voiries communales».

Par ailleurs, le requérant ne critique pas le contenu de cette motivation, de sorte que la première branche du moyen n'est pas fondée.

B. Sur la deuxième branche

Les réclamations ne constituent qu'un élément d'appréciation parmi d'autres, permettant aux autorités de se forger une conception de l'intérêt général en

connaissance de cause. En principe, la motivation d'un acte de l'administration active ne doit pas contenir de réponse à toutes les objections qui ont été émises au cours de la procédure d'enquête publique. Il faut, mais il suffit, que les motifs de l'acte attaqué rencontrent au moins globalement les réclamations et indiquent les raisons de droit et de fait qui ont conduit l'autorité à se prononcer, le degré de précision de la réponse étant fonction de celui de la réclamation. Autrement dit, lorsqu'au cours de l'enquête publique, des observations précises, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, ont été formulées, une autorisation ne peut être considérée comme adéquatement motivée que si elle permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. L'obligation de motivation varie selon la qualité et la nature des objections et avis exprimés.

En l'espèce, le requérant a introduit une réclamation dans le cadre de l'enquête publique au sujet du projet du «pont-passerelle» en date du 7 juillet 2015. Cette réclamation fait suite à l'étude d'incidences dont il dit avoir pris connaissance, au sujet des aspects financiers, de mobilité, de sécurité et d'environnement. Les critiques qui y sont formulées sont générales et ne portent en tout cas pas de manière spécifique et directe, sur la modification des voiries, objet de l'acte attaqué. Celle qui a trait plus précisément à l'aspect de mobilité du projet entend dénoncer les problèmes de congestion du trafic automobile, à propos desquels le requérant estime que «la suppression du passage à niveau de Tilff ne changera pas fondamentalement la donne». Celui-ci expose ce qu'il considère comme étant les vertus du projet du «tunnel Tufer» qui, selon lui, «permettrait de détourner la circulation du centre de Tilff depuis le bd Lieutenant, par un pont placé dans l'axe du boulevard Lieutenant et un détournement de la N633 (avenue Laboulle) sur l'assiette libérée de l'actuel chemin de fer». Dès lors que les avantages du tracé retenu ressortent tant de l'étude d'incidences que de l'acte attaqué, l'auteur de celui-ci insistant notamment sur les connexions multimodales et l'amélioration de la qualité des espaces publics, la réclamation du requérant n'appelait pas davantage de justification de la part de l'autorité.

Il s'ensuit que la deuxième branche du moyen n'est pas fondée.

C. Sur la troisième branche

L'autorité compétente pour connaître du recours en réformation ne statue pas dans l'exercice de pouvoirs juridictionnels. Elle n'est donc pas tenue par les arguments des parties, qui ne constituent ni plus ni moins qu'un éclairage supplémentaire pour l'appréciation de l'ensemble du dossier dont le recours a pour

effet de la saisir et qu'elle peut accueillir ou rejeter pour des motifs différents de ceux qui y sont exposés.

En l'espèce, l'acte attaqué résume les arguments exposés par le requérant dans son recours. Celui-ci ne conteste pas l'exactitude de ce résumé. La plupart de ces arguments ne relèvent pas du champ d'application du décret du 6 février 2014 précité. Ces arguments portent en effet sur le «gigantisme» du projet de pont retenu et ses conséquences économiques, sur des questions de circulation «régionale», sur des questions de nature ferroviaire ou, encore, sur l'alternative proposée par les villageois.

Hormis la question du tracé déjà examinée dans la deuxième branche, de telles observations sont étrangères aux modifications des voiries communales, de sorte que l'auteur de l'acte attaqué a régulièrement pu répondre ce qui suit :

« qu'il appartient donc à l'autorité compétente de se prononcer dans le cadre du présent recours uniquement sur le principe même de la modification de la voirie communale innommée et non sur l'aménagement de cette voirie entre ses limites extérieures; [...] que la question des actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret de la voirie sort du champ d'application du décret du 6 février 2014, limité à la question de principe de l'aménagement de la voirie».

Pour le surplus, les critiques émises dans le cadre de cette branche manquent de précision.

Il s'ensuit que la troisième branche du moyen n'est pas fondée.

En conclusion, le second moyen n'est fondé en aucune de ses trois branches.

VI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 200 euros, sont mis à la charge de la partie requérante.

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

Colette DEBROUX,
Anne-Françoise BOLLY,
Luc DONNAY,
Vanessa WIAME,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa WIAME

Colette DEBROUX