

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 246.574 du 9 janvier 2020

A. 218.612/XIII-7595

En cause : **LEBOUTTE** Francis,
 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,
Francis LEBOUTTE 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 irrecevable pour cause de tardiveté le recours introduit par le requérant contre la délibération du conseil communal d'Esneux du 1^{er} octobre 2015 autorisant la modification de la voirie communale;
- 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 introduit par Monsieur Benoît Dupret 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».

Par une requête introduite par la voie électronique le 18 avril 2018,
Francis LEBOUTTE a également demandé la suspension de l'exécution du même acte.

II. Procédure

Un arrêt n° 243.045 du 26 novembre 2018 a décidé que la demande de suspension était réputée non accomplie et que la procédure relative au recours en annulation poursuivait son cours.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Raphaël BORN, 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.

La partie requérante a déposé un dernier mémoire, la partie adverse 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 contraire.

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. Le 31 mars 2015, le Service public de Wallonie - direction de la géotechnique de la direction générale opérationnelle routes et bâtiments (DGO1) - direction des routes de Liège, introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet les actes et travaux suivants :

« A) N633 - ESNEUX (Tilff)
Remplacement du pont sur l'Ourthe et sécurisation et aménagement des accès.

B) LIGNE 43 Angleur-Marloie / à Esneux (Tilff – Sainval)
Suppression du PN 7 au Km 4.680 et du PN 8 au Km 5.184, par la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur».

Sont joints à cette demande :

- une note justificative relative au remplacement du pont sur l'Ourthe;
- une note justificative du projet de Sainval relatif à la suppression de trois passages à niveau;
- une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;
- un formulaire de demande de dérogation aux mesures de protection des espèces animales et végétales;
- les informations cadastrales;
- un reportage photographique;
- un ensemble de plans.

Au plan de secteur de Liège, le projet est localisé en zones d'habitat, de services publics et d'équipements communautaires, de loisirs, agricole, d'espaces verts et naturels.

2. Le 3 avril 2015, le fonctionnaire délégué accuse réception de la demande et juge le dossier incomplet.

3. Par courriers des 28 mai et 2 juin 2015, des documents complémentaires sont communiqués par la DGO1. Parmi ceux-ci figure une étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.).

4. Du 15 juin au 14 juillet 2015, la commune d'Esneux organise une enquête publique sur son territoire.

5. A l'issue de l'enquête, cent trente-trois lettres de réclamation parviennent à l'administration communale.

6. Le 20 août 2015, une réunion de concertation est organisée.

7. En séance du 21 septembre 2015, le collège communal d'Esneux examine le projet et décide d'inviter le conseil communal à se prononcer sur la modification de la voirie communale.

8. Par une délibération du 1^{er} octobre 2015, le conseil communal d'Esneux marque son accord sur les modifications projetées des voiries communales.

9. Par un courrier daté du 15 octobre 2015, cette décision est portée à la connaissance de l'administration régionale par la commune d'Esneux.

10. Du 20 octobre au 3 novembre 2015, un avis relatif à cette délibération est affiché aux valves communales.

11. Les 4 et 6 novembre 2015, Benoît DUPRET introduit un recours administratif contre la délibération du conseil communal d'Esneux du 1^{er} octobre 2015 auprès du Ministre chargé des Travaux publics, d'une part, et de la direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie (DGO4), d'autre part.

12. Le 6 novembre 2015, le requérant introduit, à son tour, un recours à l'encontre de la délibération du conseil communal d'Esneux du 1^{er} octobre 2015 auprès de la DGO4.

13. Le 12 novembre 2015, il est accusé réception des deux recours datés du 6 novembre 2015.

14. Le 18 novembre 2015, le Ministre chargé des Travaux publics informe Benoît DUPRET de ce que, pour être recevable, le recours doit uniquement être introduit dans les délais prescrits auprès de la directrice générale de la DGO4.

15. Le 17 décembre 2015, la DGO4 propose au ministre de déclarer le recours de Benoît DUPRET recevable mais non fondé.

16. Le 18 décembre 2015, elle lui propose en revanche de déclarer le recours du requérant irrecevable.

17. Par un premier arrêté du 24 décembre 2015, le Ministre ayant notamment dans ses attributions les Travaux publics déclare le recours du requérant irrecevable.

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

« Le Ministre,

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine;

Vu le Livre I^{er} du Code de l'environnement;

Vu le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Considérant que le Service Public de Wallonie, en l'occurrence la DGO1 - Département du Réseau de Liège-Direction des Routes de Liège, a introduit une demande complète de permis d'urbanisme en date du 4 juin 2015, ayant pour objet le remplacement du pont de l'Ourthe sur la N633, au Nord du centre de Tilff, au niveau de la rue d'Angleur et la suppression de deux passages à niveau (le 7, juste avant le carrefour au pied de la côte de Colonster (Boulevard du Rectorat) et le 8, respectivement au km 4.680 et 5.184 (au lieu dit « Sainval »)) par la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur sur la ligne ferroviaire 43 Angleur-Marloie;

Considérant que ce projet implique notamment la création d'une voirie de détournement quant au volet voirie;

Considérant, en conséquence, qu'en vertu du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du conseil communal est requis sur ces aménagements de voiries communales;

Considérant que le périmètre d'intervention du projet est situé, au plan de secteur de Liège, approuvé par A.E.R.W. en date du 26 novembre 1987, lequel n'a pas cessé de produire ses effets, dans les zones suivantes :

- zone d'habitat;
- zone naturelle;
- zone d'espaces verts;
- zone de services publics et d'équipements communautaires;

Considérant qu'il est en outre situé, au schéma de structure communal (SSC) approuvé par le conseil communal en date du 27 juin 2000, dans les zones suivantes :

- zone semi-urbaine;
- zone naturelle;
- zone d'espaces verts;
- zone de services publics et d'équipements communautaires;
- zone déconseillée à l'urbanisation;
- zone résidentielle (5 à 10 logements/hectare);

Considérant qu'un règlement communal d'urbanisme (RCU) approuvé par le gouvernement wallon en date du 22 janvier 2001 est en vigueur sur l'ensemble du territoire de la commune d'Esneux et le périmètre d'intervention en question est situé dans les ensembles urbanistiques suivants :

- N°5 - aire semi urbaine continue;
- N°3 - aire d'intérêt paysager et/ou écologique;
- N°4 - aire d'habitat diversifié;
- N°12 - aire naturelle;
- N°2 - aire d'accompagnement de bâtiment ou de site de grande valeur patrimoniale;

Considérant que le projet se situe de surcroît partiellement dans le périmètre du plan communal d'aménagement (PCA) n°2, approuvé en date du 21 mai 1955;

Considérant qu'il est, de plus, situé à moins de 100 mètres d'une zone Natura 2000 (BE33014 Vallée de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Angleur) et à moins de 100 mètres de trois sites classés : l'ensemble formé par le château de Colonster et ses abords, classé par arrêté du 21 avril 1986; l'ensemble formé par l'Ourthe : bois du Monceau, Famelette, Nomont, Limoges, classé par arrêté du 3

janvier 1978 et Parc Brunsode y compris quatre tulipiers et un hêtre, classé par arrêté du 3 janvier 1978;

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 réalisées 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 questionnaire 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 devrai[ent] 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'ai[ent] 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 (accélérations 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 LEBOUTTE a introduit, en date du 06 novembre 2015, un recours auprès du Gouvernement; que ce recours a été réceptionné le 09 novembre 2015; que ce recours est irrecevable; qu'il a, en effet, été introduit, par courrier recommandé, en dehors du 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 :

- Gaspillage financier qui ne règle pas la gestion du trafic aux heures de pointe et la sécurité;
- Jamais d'accident grave à ce passage à niveau;
- La pollution que le chantier va engendrer;
- Pas suffisamment de parcelles expropriées prévues eu égard à l'ampleur du projet;

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 en l'espèce, quant à la recevabilité même du recours, qu'il importe de préciser que la décision du conseil communal a fait l'objet d'un affichage en bonne due et forme du 20 octobre au 3 novembre 2015;

Considérant que le recours introduit en date du 06 novembre 2015 est donc irrecevable, étant donné que la date de prise de connaissance consiste, selon l'article 18 du décret relatif à la voirie communale du 6 février 2015, à : "le demandeur ou tout tiers justifiant d'un intérêt peut introduire un recours auprès du Gouvernement. A peine de déchéance, le recours est envoyé au Gouvernement dans les quinze jours à compter du jour qui suit, le premier des événements suivants :

- la réception de la décision ou l'expiration des délais pour le demandeur et l'autorité ayant soumis la demande;
- l'affichage pour les tiers intéressés;"

Considérant que le délai de quinze jours pour introduire un recours arrivait dès lors à échéance, en la cause, le 04 novembre 2015; que cependant, le requérant a introduit son recours en date du 06 novembre 2015, soit hors délai;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de déclarer le recours du requérant irrecevable et de ce fait, non fondé et de l'en débouter purement et simplement;

Pour les motifs précités,

DECIDE:

Article 1^{er}. - Le recours introduit par Monsieur LEBOUTTE est rejeté pour cause d'irrecevabilité (dépôt tardif).

[...]».

18. Par un second arrêté du 24 décembre 2015, le Ministre ayant notamment dans ses attributions les Travaux publics déclare le recours Benoît DUPRET recevable mais non fondé et confirme la décision du conseil communal d'Esneux.

Il s'agit du second acte attaqué qui est motivé comme suit :

« Le Ministre,

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine;

Vu le Livre I^{er} du Code de l'environnement;

Vu le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Considérant que le Service Public de Wallonie, en l'occurrence la DGO1 - Département du Réseau de Liège-Direction des Routes de Liège, a introduit une demande complète de permis d'urbanisme en date du 4 juin 2015, ayant pour objet le remplacement du pont de l'Ourthe sur la N633, au Nord du centre de Tilff, au niveau de la rue d'Angleur et la suppression de deux passages à niveau (le 7, juste avant le carrefour au pied de la côte de Colonster (Boulevard du Rectorat) et le 8, respectivement au km 4.680 et 5.184 (au lieu dit "Sainval")) par la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur sur la ligne ferroviaire 43 Angleur-Marloie;

Considérant que ce projet implique notamment la création d'une voirie de détournement quant au volet voirie;

Considérant, en conséquence, qu'en vertu du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du conseil communal est requis sur ces aménagements de voiries communales;

Considérant que le périmètre d'intervention du projet est situé, au plan de secteur de Liège, approuvé par A.E.R.W. en date du 26 novembre 1987, lequel n'a pas cessé de produire ses effets, dans les zones suivantes :

- zone d'habitat;
- zone naturelle;
- zone d'espaces verts;
- zone de services publics et d'équipements communautaires;

Considérant qu'il est en outre situé, au schéma de structure communal (SSC) approuvé par le conseil communal en date du 27 juin 2000, dans les zones suivantes :

- zone semi-urbaine;
- zone naturelle;
- zone d'espaces verts;
- zone de services publics et d'équipements communautaires;
- zone déconseillée à l'urbanisation;
- zone résidentielle (5 à 10 logements/hectare);

Considérant qu'un règlement communal d'urbanisme (RCU) approuvé par le Gouvernement wallon en date du 22 janvier 2001 est en vigueur sur l'ensemble du territoire de la commune d'Esneux et le périmètre d'intervention en question est situé dans les ensembles urbanistiques suivants :

- N°5 - aire semi urbaine continue;
- N°3 - aire d'intérêt paysager et/ou écologique;
- N°4 - aire d'habitat diversifié;
- N°12 - aire naturelle;
- N°2 - aire d'accompagnement de bâtiment ou de site de grande valeur patrimoniale;

Considérant que le projet se situe de surcroît partiellement dans le périmètre du plan communal d'aménagement (PCA) n° 2, approuvé en date du 21 mai 1955;

Considérant qu'il est, de plus, situé à moins de 100 mètres d'une zone Natura 2000 (BE33014 Vallée de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Angleur) et à moins de 100 mètres de trois sites classés : l'ensemble formé par le château de Colonster et ses abords, classé par arrêté du 21 avril 1986; l'ensemble formé par l'Ourthe : bois du Monceau, Famelette, Nomont, Limoges, classé par arrêté du 3 janvier 1978 et Parc Brunsode y compris quatre tulipiers et un hêtre, classé par arrêté du 3 janvier 1978;

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'incidences 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 devrai[en]t 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 certains 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 freinage 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 a 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 propreté, 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, "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 d'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 majoration 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;

Pour les motifs précités,

DECIDE :

Article 1^{er}. - Le recours introduit par Monsieur DUPRET est recevable mais non fondé et, de ce fait, la décision prise par le conseil communal en séance du 1^{er} octobre 2015 est confirmée.

[...]».

19. Le 11 mai 2016, le fonctionnaire délégué délivre à la DGO1 un permis d'urbanisme ayant notamment pour objet le remplacement du pont de Tilff, la suppression de trois passages à niveau, ainsi que la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèses des parties

A. La partie adverse

La partie adverse soutient que le recours est irrecevable en son second objet. Elle estime que les deux décisions attaquées ne sont pas comparables : d'une part, elles s'adressent à des destinataires distincts dont un tiers au présent recours, et, d'autre part, l'une conclut à l'irrecevabilité du recours alors que l'autre conclut à son caractère recevable mais non fondé. Elle conteste qu'il soit de l'intérêt de l'administration d'une bonne justice d'examiner simultanément les deux objets du recours, d'autant que le moyen unique porte sur la recevabilité du recours

administratif alors que le second acte attaqué n'y est invoqué que de manière incidente.

B. Le requérant

Dans sa requête, le requérant soutient qu'une connexité de droit existe entre les deux décisions attaquées qui, à son estime, auraient dû ne former qu'une seule décision, en application de l'article 19 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. Il relève que les deux actes attaqués statuent sur des recours introduits contre la même décision, au sujet du même projet et ont été pris le même jour à l'issue de la même procédure administrative.

Dans son mémoire en réplique, il soutient que le libellé de cet article 19 empêche le ministre de prendre plusieurs décisions statuant sur le fond. Il renvoie à la première branche du moyen unique pour considérer qu'il a introduit un recours administratif recevable sur le fond, ce qui aurait dû amener le ministre à statuer sur son recours en même temps qu'il statuait sur le recours de Benoit DUPRET, déclaré recevable. Selon lui, l'illégalité affectant le premier acte attaqué a comme conséquence l'illégalité du second acte, celui-ci n'ayant pas examiné ses arguments «alors qu'il aurait dû le faire».

Dans son dernier mémoire, il insiste sur le fait que le recours introduit devant le ministre est un recours en réformation. Il en déduit que l'autorité de recours devait ou bien délivrer l'autorisation sollicitée ou bien la refuser.

IV.2. Examen

L'article 15 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose comme 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'article 18 du même décret est libellé comme suit :

« Le demandeur ou tout tiers justifiant d'un intérêt peut introduire un recours auprès du Gouvernement.

À peine de déchéance, le recours est envoyé au Gouvernement dans les quinze jours à compter du jour qui suit le premier des événements suivants :

- la réception de la décision ou l'expiration des délais pour le demandeur et l'autorité ayant soumis la demande;
- l'affichage pour les tiers intéressés;
- la publication à l'Atlas conformément à l'article 53, pour le demandeur, l'autorité ayant soumis la demande ou les tiers intéressés».

L'article 19 du décret précité porte ce qui suit :

« Dans les soixante jours à dater du premier jour suivant la réception du recours, le Gouvernement notifie sa décision, par envoi, à l'auteur du recours et au conseil communal, au demandeur et à l'autorité ayant soumis la demande. En cas de pluralité de recours, ce délai débute à dater du premier jour suivant la réception du dernier recours.

À défaut, la décision du conseil communal est confirmée.

Le public est informé de la décision explicite ou implicite suivant les modes visés à l'article L1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et la décision est en outre notifiée aux propriétaires riverains».

Le recours organisé aux articles 18 et 19 du décret du 6 février 2014 précité est un recours en réformation. L'autorité chargée de statuer sur ce recours ne fait pas œuvre juridictionnelle mais exerce une compétence d'administration active. Sauf disposition contraire – inexistante en l'espèce –, une autorité administrative qui doit se prononcer sur un recours organisé en réformation n'est pas limitée par les griefs formulés dans ce recours, mais doit, au contraire, en raison de l'effet dévolutif de la procédure, examiner l'ensemble de l'affaire et prendre une nouvelle décision qui se substitue à la décision à l'encontre de laquelle le recours administratif est introduit.

Lorsqu'un recours est introduit de manière recevable, l'instance de recours se trouve pleinement saisie de la cause et est, par conséquent, tenue de l'examiner entièrement au fond; elle est tenue d'exercer une pleine et entière appréciation sans être liée par les termes du recours; elle peut accueillir ou rejeter la demande pour des motifs différents de ceux invoqués dans le recours; elle peut confirmer ou réformer partiellement ou totalement la décision de première instance, sa décision venant se substituer à celle prise en première instance.

En l'espèce, les deux actes attaqués constituent le dernier échelon d'une procédure administrative qui a pour objet d'accorder ou de refuser une demande de création et de modification de voirie communale.

Dès lors que le second acte attaqué fait droit à cette demande et délivre l'autorisation sollicitée, le requérant qui entend la contester a bien intérêt à former un recours en annulation contre cet acte. En effet, quand bien même le premier acte

attaqué – qui déclare son recours administratif irrecevable *ratione temporis* – serait-il irrégulier, l'absence de recours en annulation dirigé contre l'arrêté qui délivre l'autorisation aurait pour conséquence que celle-ci subsisterait dans l'ordonnement juridique.

Il s'ensuit que le requérant a bien intérêt à obtenir l'annulation du second acte attaqué, de sorte que l'exception d'irrecevabilité soulevée par la partie adverse est vouée au rejet.

V. Moyen unique

V.1. Thèses des parties

A. La partie requérante

Le requérant prend un moyen unique de la violation des articles 18 et 19 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et du principe général de droit selon lequel les actes administratifs doivent être fondés sur des motifs exacts, pertinents et légalement admissibles.

En une première branche, le requérant critique le premier acte attaqué en ce que, s'agissant de calculer le délai de recours contre la délibération du conseil communal, son auteur a considéré que le délai débutait à «la date de prise de connaissance de la décision du conseil communal, soit le 21 octobre 2015». Il considère qu'il constitue un «tiers intéressé» au sens de l'article 18 précité, en sorte que le délai qui lui était imparti pour former un recours devait être lié à l'«affichage» de la décision contestée, et non à la prise de connaissance de l'existence de cette décision. Il soutient que son interprétation correspond non seulement à la volonté du législateur de voir le délai de recours débuter le lendemain du dernier jour de l'affichage, mais également à la jurisprudence du Conseil d'État.

En une seconde branche, le requérant estime qu'il découle de manière implicite mais certaine de la formulation de l'article 19 du décret du 6 février 2014 que, lorsque l'autorité est saisie de plusieurs recours introduits contre la délibération d'un conseil communal relatif à la voirie, il doit statuer sur l'ensemble des recours recevables dans une seule et unique décision, cette décision explicite et unique étant alors publiée dans les formes prévues par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Il ajoute que, puisqu'il résulte de la première branche du moyen que le ministre compétent a déclaré à tort son recours irrecevable, il devait examiner et, éventuellement, rencontrer ses arguments dans la décision explicite qu'il a en définitive décidé de prendre. Il en conclut que le second acte attaqué a été adopté en

violation de l'article 19 du décret du 6 février 2014, à défaut d'avoir rencontré de tels arguments. À cet égard, il fait valoir en particulier que ses arguments «concernaient notamment les questions envisagées par le décret du 6 février 2014 puisqu'il abordait dans sa réclamation les origines de la congestion du trafic, l'absence d'accident au passage à niveau que le projet entend supprimer, et les nuisances créées par le nouveau rond-point». Dans son mémoire en réplique, il conteste que l'auteur du second acte attaqué ait statué sur ses griefs et considère que ses arguments concernaient bien des questions relevant du décret du 6 février 2014. Dans son dernier mémoire, il insiste sur le fait que l'autorité de recours est amenée à statuer sur une seule demande, dans le cadre d'un seul dossier.

B. La partie adverse

S'agissant de la première branche, la partie adverse se réfère à la jurisprudence du Conseil d'État qui prévalait au sujet des articles 129*bis* et 129*quater* du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) dont s'inspire le régime mis en place par le décret du 6 février 2014. Elle relève que la décision du conseil communal d'Esneux du 1^{er} octobre 2015 a été affichée du 20 octobre au 3 novembre 2015 et que le requérant ne conteste pas en avoir eu connaissance le 21 octobre 2015, comme l'a considéré l'auteur de l'acte attaqué.

S'agissant de la seconde branche, elle soutient que celle-ci ne doit pas être examinée eu égard à l'exception d'irrecevabilité soulevée à l'appui du recours en annulation. Elle excipe, en tout état de cause, du défaut d'intérêt au moyen du requérant en ce que son recours administratif a été déclaré irrecevable. Elle ajoute qu'au surplus, sa critique manque en droit en ce qu'elle ne se fonde ni sur le texte de la disposition visée au moyen, ni sur les travaux préparatoires y relatifs. De plus, elle estime que le moyen manque en fait dès lors que la décision expose les raisons pour lesquelles les griefs soulevés par le requérant dans son recours ne sont pas pertinents, compte tenu des limites de l'autorisation préalable en matière de voiries.

V.2. Examen

A. Sur la seconde branche

L'article 19 du décret précité du 6 février 2014 dispose notamment que l'autorité de recours notifie sa décision dans les soixante jours à dater du premier jour suivant la réception du recours et que, en cas de pluralité de recours, ce délai débute à dater du premier jour suivant la réception du dernier recours.

Si cette disposition prévoit une règle particulière pour la computation du délai en cas de pluralité de recours, elle n'impose pas que l'autorité statue par un seul *instrumentum* sur l'ensemble de ces recours, pas plus qu'elle n'interdit de procéder de la sorte.

Compte tenu de la nature du recours en réformation, il importe cependant que l'autorité chargée de cette compétence d'administration active examine l'ensemble de l'affaire en raison de l'effet dévolutif qui s'attache à l'exercice de cette compétence. Corrélativement, si l'autorité n'est pas limitée par les griefs formulés dans les recours dès lors qu'elle est tenue d'examiner entièrement la demande au fond, il lui appartient d'adopter un acte dont les motifs permettent aux différents recourants de comprendre pourquoi leurs arguments n'ont pas été retenus.

Dans sa requête en annulation, le requérant se contente d'affirmer que le second acte attaqué ne rencontre pas les arguments avancés dans son recours administratif et que ceux-ci portaient sur les «origines de la congestion du trafic, l'absence d'accident au passage à niveau que le projet entend supprimer, et les nuisances créées par le nouveau rond-point». Outre que certains arguments ne sont pas en relation directe avec la police des voiries communales, il y a lieu de constater que le second acte attaqué rappelle expressément que la compétence de son auteur est limitée par le champ du décret du 6 février 2014. Les avantages du tracé retenu ressortent aussi des motifs du second acte attaqué, son auteur insistant notamment sur les connexions multimodales et l'amélioration de la qualité des espaces publics. Partant, le requérant est en mesure de comprendre pourquoi ses arguments n'ont pas été retenus.

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

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

B. Sur la première branche

Dès lors que le requérant a eu l'occasion de faire valoir ses griefs tendant à établir l'irrégularité de l'autorisation délivrée par le second acte attaqué, notamment celui pris de l'absence de réponse aux arguments développés dans son recours administratif, et qu'il ressort de l'examen de la seconde branche du moyen que ces critiques ne sont pas fondées, il y a lieu de constater que, quel que soit le sort réservé au premier acte attaqué, l'autorisation de voirie subsisterait dans l'ordonnancement juridique, de sorte que la régularité du premier acte attaqué,

lequel se borne à considérer que le recours administratif du requérant a été introduit tardivement, importe peu.

Il s'ensuit que le requérant n'a pas intérêt à la première branche du moyen qui ne concerne que le premier acte attaqué.

En conclusion, le moyen unique est partiellement irrecevable et partiellement non fondé.

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