



Date de réception : 27/01/2026

Version anonymisée

Traduction

C-816/25 – 1

Affaire C-816/25 [Korventus]ⁱ

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

12 décembre 2025

Juridiction de renvoi :

Politierechtbank Oost-Vlaanderen (Belgique)

Date de la décision de renvoi :

8 décembre 2025

Affaire pénale contre :

DS

Mantra BV

Politierechtbank Oost-Vlaanderen (tribunal de police de Flandre orientale, Belgique, ci-après le « rechtbank »), **afdeling Sint-Niklaas** (division de Saint-Nicolas)

première chambre

Jugement

[OMISSIS]

ⁱ Le nom de la présente affaire est un nom fictif. Il ne correspond au nom réel d'aucune partie à la procédure.

En cause du ministère public contre :

[DS]

[OMISSIS]

prévenu, [OMISSIS]

Besloten vennootschap **MANTRA**

[OMISSIS]

prévenue [OMISSIS].

Prévenus d’avoir

[DS],

à Kiildrecht (Beveren, Belgique) le 13 juillet 2023,

- A. mis en vente et/ou vendu en vue de l’utilisation sur la voie publique et/ou mis en circulation sur la voie publique un cyclomoteur ou une motocyclette qui n’était pas en tous points conforme au type qui a été agréé conformément au paragraphe 1 de [l’article 3 de l’arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (ci-après l’« arrêté royal du 10 octobre 1974 »)] ou pour lequel il n’existait pas de réception par type (article 3, paragraphe 2, premier alinéa, et article 36 bis de l’arrêté royal du 10 octobre 1974, article 4 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité)
- B. mis ou maintenu en circulation sur la voie publique, sous réserve des dérogations prévues à l’article 81.5 de [l’arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique] et dans l’arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels, un véhicule qui n’est pas conforme aux dispositions de [l’arrêté royal susmentionné du 1^{er} décembre 1975] et/ou des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

(article 59.6 de l’arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique ; article 29, paragraphe 2, de la loi relative à la police de la circulation routière – arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière)

- C. mis ou avoir fait mettre sur la voie publique, en circulation sur la voie publique, un cyclomoteur, une motocyclette et/ou une remorque qui n'était pas conforme/n'étaient pas conformes à l'arrêté royal du 10 octobre 1974 et/ou dont l'équipement n'était pas conforme à [cet arrêté royal].

(article 81.1.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ; article 29, paragraphe 2, de la loi relative à la police de la circulation routière – arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière 1968)

BV MANTRA

à Kioldrecht (Beveren) le 13 juillet 2023,

- D. mis en vente et/ou vendu en vue de l'utilisation sur la voie publique et/ou mis en circulation sur la voie publique un cyclomoteur ou une motocyclette qui n'était pas en tous points conforme au type qui a été agréé conformément au paragraphe 1 de [l'article 3 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974] ou pour lequel il n'existait pas de réception par type (article 3, paragraphe 2, premier alinéa, et article 36 bis de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, article 4 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité)
- E. mis en vente et/ou vendu en vue de l'utilisation sur la voie publique et/ou mis en circulation sur la voie publique un cyclomoteur ou une motocyclette qui n'était pas en tous points conforme au type qui a été agréé conformément au paragraphe 1 de [l'article 3 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974] ou pour lequel il n'existait pas de réception par type (article 3, paragraphe 2, premier alinéa, et article 36 bis de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, article 4 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité)

[OMISSIS] [déroulement de la procédure].

Les faits

Le 15 juillet 2023, les services de la police fédérale aperçoivent, sur la Sint-Antoniusweg à Beveren (Belgique), le premier prévenu comme étant le conducteur d'un tricycle couché avec carrosserie (véhicule appelé « vélomobile »), équipé d'un moteur auxiliaire électrique. Sur les lieux, il roule avec le véhicule susmentionné, du type « eWAW » (ci-après l'« eWAW »), sur la

chaussée, les services de police qui suivent son véhicule constatant une vitesse de 63 km/h grâce à la vitesse à laquelle roule leur véhicule de service (dont la mesure n'est pas étalonnée).

Il ressort de l'enquête subséquente que le premier prévenu loue ce eWAW en leasing dans le cadre du [système de rémunération flexible dit] « plan cafétéria » de son employeur. Le bailleur et propriétaire, B2bike BV, a fait l'acquisition du véhicule en cause auprès de la seconde prévenue, la BV Mantra (nom commercial : fietser.be). Cette société expose que le tricycle couché avec carrosserie a été fabriqué en Tchéquie et que, à la livraison chez elle à Gand (Belgique), elle a parachevé le vélomobile en l'équipant d'un moteur auxiliaire électrique.

Les contestations sur le plan juridique

En l'espèce, tant le premier prévenu que la seconde prévenue sont poursuivis, entre autres, par le ministère public pour infraction à l'article 3, paragraphe 2, premier alinéa, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, lu conjointement avec l'article 36bis de cet arrêté royal, infraction réprimée par l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

En substance, par ce chef de prévention, il leur est reproché d'avoir mis en circulation un véhicule qui n'était pas conforme au type pour lequel un agrément de modèle avait été délivré.

En tant que seul et unique moyen de ses conclusions, la seconde prévenue fait valoir qu'il ne saurait être question d'une infraction à l'arrêté royal du 10 octobre 1974 dès lors que, selon elle, cette réglementation n'est pas applicable au eWAW en cause.

L'exception visée à l'article 2, paragraphe 2.2, sous h)

En premier lieu, il est renvoyé à cet égard à l'article 2, paragraphe 2.2, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, qui précise que des catégories particulières de véhicules ne sont pas soumises aux dispositions de cet arrêté, notamment la catégorie – prévue au point h) – des cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue inférieure ou égale à 250 W, dont l'alimentation est soit interrompue lorsque le cycliste cesse de pédaler, soit réduite progressivement et finalement interrompue avant que la vitesse du véhicule n'atteigne 25 km/h.

La seconde prévenue fait valoir à ce sujet que, en l'espèce, l'eWAW n'a pas été soumis à un banc à rouleaux et que le ministère public n'apporte pas la preuve que, concrètement, le moteur auxiliaire ne se serait pas arrêté à une vitesse de 25 km/h. Elle estime que l'affirmation du ministère public selon laquelle l'eWAW ne relèverait pas de l'exception prévue au point h) de l'arrêté royal

susmentionné repose sur de simples suppositions et ne serait donc pas prouvée en droit.

Or, en droit pénal, la preuve est en principe libre, sauf lorsque la loi prévoit un mode de preuve particulier. Dans le présent cas d'espèce, il n'existe aucune prescription de cet ordre. L'administration de la preuve en matière pénale est donc libre en l'occurrence, le *rechtbank* appréciant librement et souverainement les éléments de preuve qui ont été invoqués et qui ont été soumis au principe du contradictoire et décidant alors si un fait déterminé apparaît ou non prouvé à suffisance de droit. En l'espèce, le *rechtbank* constate que les forces de police en service commandé avaient aperçu l'eWAW sur la voie publique à une vitesse qui correspondait à celle de 63 km/h affichée au compteur de vitesse non étalonné de leur véhicule de police (dossier pénal, pièce 3). Les services de police ont identifié le premier prévenu comme étant le conducteur. Lors de son audition, ce dernier a déclaré qu'il utilisait le vélomobile depuis environ un an, qu'il s'en servait pour effectuer des trajets tous les jours et que, depuis sa livraison, il n'y avait apporté qu'une seule adaptation, à savoir le remplacement d'une antenne par une petite lampe clignotante en vue d'une plus grande visibilité. Le premier prévenu affirme que le moteur auxiliaire électrique s'interrompt aux environs des 50 à 55 km/h (dossier pénal, pièce 20).

En outre, le *rechtbank* constate que le site Internet de la seconde prévenue mentionne pour l'eWAW, en renvoyant à la réglementation de l'Union européenne, que, en droit de l'Union, il s'agit d'un cycle/vélo et que « le point k) ne prévoit pas de spécifications complémentaires quant à la puissance ou la vitesse » (dossier pénal, pièce 57). D'après la seconde prévenue, il n'existe donc pas, à la différence des *speed pedelecs*, de limite légale rigide en matière de vitesse (dossier pénal, pièce 56 verso in fine). D'après elle, il faut néanmoins qu'il s'agisse toujours d'un moteur *auxiliaire*, de sorte que, à une vitesse de croisière d'environ 80 *tours* par minute, ce moteur réduirait sa puissance (dossier pénal, pièce 87 verso). La *vitesse* à laquelle cela se produit alors concrètement dépend évidemment de la roue dentée montée et utilisée sur le véhicule. De manière standard, il s'agit, selon la seconde prévenue, d'une vitesse d'environ 50 km/h (dossier pénal, pièce 56 verso), bien que le gérant de la seconde prévenue ait déclaré, lors de son audition par les services de police, que des adaptations techniques peuvent être apportées au véhicule de manière personnalisée en fonction du client et de son usage du véhicule (dossier pénal, pièce 88).

Compte tenu de tous ces éléments dans leur ensemble, le *rechtbank* est intimement convaincu, et il a donc été prouvé à suffisance de droit en matière pénale, que le premier prévenu conduisait le vélomobile le 13 juillet 2023 et que le fonctionnement essentiel du véhicule ainsi que du moteur auxiliaire électrique n'avait pas été adapté ou modifié depuis sa livraison par la seconde prévenue. Le *rechtbank* considère qu'il n'existe pas le moindre doute raisonnable que, à la date des faits, le moteur auxiliaire électrique n'allait se mettre à réduire sa puissance qu'à une vitesse d'environ 50 à 55 km/h et qu'il aura ainsi, en tout cas, encore offert une assistance électrique bien au-delà de la limite de 25 km/h. De l'avis du

rechtbank, il est ainsi clairement établi que les prévenus ne peuvent pas se prévaloir de l'exception figurant à l'article 2, paragraphe 2.2, sous h), de l'arrêté royal du 10 octobre 1974.

L'exception visée à l'article 2, paragraphe 2.2, sous k)

Les prévenus font toutefois également référence à l'article 2, paragraphe 2.2, sous k), de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, qui précise que des catégories particulières de véhicules ne sont pas soumises aux dispositions de cet arrêté, notamment donc la catégorie des véhicules équipés de n'importe quel type de place assise destinée au conducteur dont le point R se situe [...] à une hauteur égale ou inférieure à 400 mm dans le cas des catégories L2e, L5e, L6e et L7e.

Cette exception contenue dans l'arrêté royal du 10 octobre 1974 n'est rien de plus qu'une reprise textuelle de la même exception qui figure dans le RÈGLEMENT (UE) N° 168/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL, du 15 janvier 2013, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (ci-après le « règlement n° 168/2013 »). En effet, à l'article 2[, paragraphe 2], sous k), du règlement n° 168/2013, il est également indiqué que ce règlement ne s'applique pas aux véhicules équipés de n'importe quel type de place assise destinée au conducteur dont le point R se situe à une hauteur ≤ 540 mm dans le cas des catégories L1e, L3e et L4e, ou à une hauteur ≤ 400 mm dans le cas des catégories L2e, L5e, L6e et L7e.

Le ministère public ayant interrogé le service public fédéral Mobilité [et Transports] (ci-après le « SPF Mobilité »), il apparaît que le point de vue de celui-ci sur la réglementation concernée est que les véhicules disposant d'une selle/place assise trop basse [tels que ceux visés par l'exception du point k) du règlement n° 168/2013] ont été exclus de la réglementation de l'Union parce qu'ils étaient trop dangereux pour faire l'objet d'une réception (lorsqu'une vitesse supérieure à 25 km/h peut être atteinte), et que de tels véhicules ne peuvent donc pas obtenir une réception par type et une immatriculation, de sorte qu'ils ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique (dossier pénal, pièce 145). Les prévenus, par contre, ne sont absolument pas d'accord avec cette interprétation de la réglementation de l'Union (voir conclusions de la seconde prévenue, p. 8, point 32).

De prime abord, dans le texte du règlement n° 168/2013 lui-même, qui indique simplement à première vue, que, à titre d'exception, ce règlement de l'Union pertinent en l'espèce ne s'applique pas aux véhicules tels que visés à son article 2[, paragraphe 2], sous k), le rechtbank ne retrouve pas *littéralement* le point de vue du SPF Mobilité exposé ci-dessus, à savoir que ne peuvent donc pas être admis à circuler sur la voie publique les vélomobiles équipés d'une assistance électrique permettant une vitesse supérieure à 25 km/h, avec une place assise se situant à une faible hauteur (point R jusqu'à maximum 400 mm).

La question qui se pose donc au rechtbank, à cet égard, est de savoir si l'interprétation que le SPF Mobilité donne en l'espèce à l'article 2[, paragraphe 2], sous k), du règlement n° 168/2013 est bien l'interprétation correcte de cette disposition du droit de l'Union.

[OMISSIS : rappel des principes concernant la nécessité d'un renvoi préjudiciel]

En l'espèce, le rechtbank estime que, pour rendre son jugement, il est nécessaire que la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») précise davantage, par voie d'une décision préjudicielle, l'interprétation de l'article 2[, paragraphe 2], sous k), du règlement n° 168/2013, dans la mesure telle qu'indiquée au point 1 du dispositif du présent jugement.

Si, à la suite de cette première question préjudicielle, la Cour devait juger que l'article 2[, paragraphe 2], sous k), du règlement n° 168/2013 doit être interprété en ce sens que cette disposition n'interdit pas qu'un vélomobile équipé d'une assistance électrique permettant une vitesse supérieure à 25 km/h puisse être admis à circuler sur la voie publique sans agrément de modèle ni certificat de conformité, le rechtbank considère que se pose une seconde question juridique sur laquelle la Cour doit alors se prononcer avant qu'il puisse statuer.

Dans la présente affaire, les services de police ont constaté que le premier prévenu conduisait l'eWAW sur la voie publique à une vitesse qui, à l'aide d'un moteur auxiliaire électrique, était manifestement bien supérieure à 25 km/h. De l'avis du rechtbank, comme il l'a déjà indiqué précédemment, cela résulte des constatations opérées par la police sur les lieux, considérées conjointement avec les déclarations du premier prévenu ainsi que les autres éléments objectifs du dossier pénal.

Le site Internet de la seconde prévenue mentionne pour l'eWAW, en renvoyant à la réglementation de l'Union, que, en droit de l'Union, il s'agit d'un cycle/vélo et que « le point k) ne prévoit pas de spécifications complémentaires quant à la puissance ou la vitesse » (dossier pénal, pièce 57). D'après la seconde prévenue, il n'existe donc pas, à la différence des speed pedelecs, de limite légale rigide en matière de vitesse (dossier pénal, pièce 56 verso in fine). D'après elle, il faut néanmoins qu'il s'agisse toujours d'un moteur *auxiliaire*, de sorte que, à une vitesse de croisière d'environ 80 *tours* par minute, ce moteur réduirait sa puissance (dossier pénal, pièce 87 verso). La *vitesse* à laquelle cela se produit alors concrètement dépend évidemment de la roue dentée montée et utilisée sur le véhicule. De manière standard, il s'agit, selon la seconde prévenue, d'une vitesse d'environ 50 km/h (dossier pénal, pièce 56 verso), bien que le gérant de la seconde prévenue ait déclaré, lors de son audition, que des adaptations techniques peuvent être apportées au véhicule de manière personnalisée en fonction du client et de son usage du véhicule (dossier pénal, pièce 88). En l'espèce, en tant que conducteur et utilisateur du eWAW en cause, le premier prévenu déclare que le moteur auxiliaire s'interrompt aux environs des 50 à 55 km/h (dossier pénal, pièces 20, 42 et 49). En outre, il fait état d'une vitesse de pointe de 74 km/h qu'a déjà atteinte l'eWAW.

Il semble au *rechtbank* que le moyen de transport, respectivement, utilisé ou mis à disposition par les prévenus, à savoir un tricycle couché combiné avec un moteur auxiliaire électrique permettant également un pédalage assisté à une vitesse bien supérieure à 25 km/h, est très comparable à un autre phénomène au sein de la mobilité qui est aujourd'hui fortement présent sur la voie publique, à savoir le véhicule à deux roues à pédales, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure. Il s'agit de véhicules connus en Belgique sous le nom de « speed pedelecs » (catégorie L1e-B). Ce type de véhicule est également, à l'origine, tout comme l'eWAW, un vélo à pédales qui est assisté, exactement comme l'eWAW, d'un moteur auxiliaire électrique afin de pouvoir atteindre et maintenir des vitesses supérieures à 25 km/h. Les speed pedelecs sont bel et bien soumis aux dispositions du règlement n° 168/2013, en vertu de l'article 2 de ce règlement, et il faut donc effectivement qu'aient été délivrés pour eux une réception par type pour le modèle ainsi qu'un certificat de conformité à l'intention de l'utilisateur. En ce qui les concerne, la limite des 45 km/h est bien applicable.

L'un des objectifs du règlement n° 168/2013 est, notamment, de définir des exigences de fond en matière de *sécurité fonctionnelle des véhicules* (considérant 7). À cette fin, l'annexe VIII de ce règlement énumère diverses « [e]xigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle » auxquelles doivent satisfaire les véhicules, parmi lesquels donc les speed pedelecs de la catégorie L1e-B. Il s'agit à cet égard, entre autres, de prescriptions pour ce qui est de garantir la sécurité dans les virages sur des routes à revêtement dur, pour ce qui est des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse conformes au règlement n° 53, rév. 2, de la CEE-ONU, pour ce qui est de la sécurité électrique ainsi que pour ce qui est des exigences relatives aux dispositifs de protection avant et arrière.

Si, à la suite de la réponse à la première question préjudicielle, il devait être retenu que l'eWAW n'est pas soumis au règlement n° 168/2013, mais qu'il est effectivement admis à la circulation, ni les utilisateurs de ce véhicule ni les autres usagers de la route ne peuvent partir du principe que l'eWAW en cause, avec lequel ils se déplacent ou auquel ils sont confrontés en tant qu'usagers de la route, présente les garanties de sécurité identiques ou comparables à celles que doivent effectivement présenter légalement les speed pedelecs (par l'agrément du modèle et l'homologation).

La question se pose dès lors au *rechtbank* de savoir si l'exception prévue à l'article 2[, paragraphe 2], sous k), du règlement n° 168/2013 n'enfreint pas, le cas échéant, le principe d'égalité, consacré à l'article 20 de la charte des droits fondamentaux (« [t]outes les personnes sont égales en droit ») et à l'article 9 du traité UE (« [d]ans toutes ses activités, l'Union respecte le principe d'égalité de ses citoyens, qui bénéficient d'une égale attention de ses institutions, organes et organismes »).

En effet, les fabricants de véhicules de la catégorie L1e-B (speed pedelecs) sont soumis au règlement n° 168/2013 et doivent obtenir un agrément de modèle, étant entendu que les utilisateurs de ces speed pedelecs n'ont accès à la circulation que lorsqu'il est démontré, au moyen d'un certificat de conformité, que leur véhicule est conforme à la réception par type. Il est ainsi assuré, entre autres, que les speed pedelecs admis à circuler sur la voie publique satisfont à différentes garanties en matière de sécurité essentielle des véhicules. Parallèlement, le fabricant du vélo couché équipé d'une assistance électrique permettant une vitesse (au moins) comparable et (au moins) une même énergie cinétique ne devrait pas obtenir un agrément de modèle et l'utilisateur de ce véhicule serait autorisé à emprunter la voie publique, sans que ce vélo couché ne présente ainsi les garanties légales en matière de sécurité essentielle des véhicules.

La question qui se pose est de savoir si cette différence de traitement de situations comparables, cette différenciation dans la réglementation entre les speed pedelecs et les eWAW, peut objectivement et raisonnablement se justifier au regard des principes d'égalité susmentionnés, tels que consacrés par les plus hautes normes de l'Union, considérés en particulier sous l'angle de la sécurité des véhicules et de ses objectifs, les speed pedelecs devant sur ce point présenter des garanties déterminées en matière de sécurité fonctionnelle des véhicules qui ne s'imposeraient pas aux eWAW.

Il apparaît nécessaire au rechtbank que, avant qu'il ne rende son jugement, la Cour se prononce également à cet égard, dès lors qu'il n'appartient évidemment pas à la juridiction nationale du fond de procéder à cette appréciation.

Et en application des articles cités ci-après :

CODE DE PROCÉDURE PÉNALE : articles 138, 139, 140, 145, 153, 163, 171 et 185,

Loi du 15 juin 1935 : articles 2, 11, 12, 14, 31, 32, 34, 35, 36, 37 et 41

Articles 2, 3 et 4 de la loi du 26 juin 2000

Loi du 19 mars 2017

Loi du 17 avril 1878 : articles 3 et 4

PAR CES MOTIFS,

LE RECHTBANK

STATUANT

sur le plan pénal :

contradictoirement :

avant de se prononcer sur l'action publique contre les parties citées, pose à la Cour de justice de l'Union européenne, au titre de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ancien article 234 TCE), les questions préjudicielles suivantes :

- 1) « L'article 2[, paragraphe 2], sous k), du RÈGLEMENT (UE) N° 168/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL, du 15 janvier 2013, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles doit-il être interprété en ce sens qu'un véhicule qui relève de cette disposition et qui n'est pas susceptible d'obtenir un agrément de modèle ne peut pas, de ce fait, au titre de cette réglementation, être utilisé sur la voie publique ? »

Au cas où cette première question appellerait une réponse négative,

- 2) « L'article 2[, paragraphe 2], sous k), du RÈGLEMENT (UE) N° 168/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL, du 15 janvier 2013, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles viole-t-il les dispositions de l'article 9 du traité UE et de l'article 20 de la charte des droits fondamentaux dans la mesure où, pour la mise en usage sur la voie publique, il n'est imposé aux fabricants d'un eWAW aucune obligation en matière d'agrément de modèle[,] et donc aucune obligation non plus en matière de sécurité du véhicule[,] alors que de telles obligations sont bien imposées aux fabricants d'un moyen de transport comparable, à savoir celui de la catégorie L1e-B (le speed pedelec) ? »

[OMISSIS] [indications relatives à la suspension de la procédure et de la décision sur les dépens]

[OMISSIS] [formule finale]

[OMISSIS] [signatures]