



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 74.505/4
du 18 octobre 2023

sur

un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels et fixant les modalités et conditions de délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel'

Le 19 septembre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels et fixant les modalités et conditions de délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 18 octobre 2023. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Aurore PERCY, auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 18 octobre 2023.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉ PRÉALABLE

L'arrêté en projet prévoit des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules accompagnateurs des convois de transport exceptionnel et leurs équipements.

Ces exigences doivent être qualifiées de règles techniques au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'.

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, de cette directive, tout projet de règle technique doit être communiqué à la Commission européenne.

Lors de la communication prévue par l'article 5, paragraphe 1, de la directive (UE) 2015/1535, il convient d'également tenir compte de la période de *standstill* visée à son article 6 ¹.

Interrogée à cet égard, la déléguée du Ministre a indiqué que cette formalité allait être accomplie. Un alinéa consacré au visa de l'accomplissement de cette formalité préalable sera inséré dans le préambule du projet.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

1. L'article 3 du projet trouve un fondement juridique dans le pouvoir général d'exécution des décrets conféré au Gouvernement par l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' et dans les articles 8 et 22 du décret du 4 avril 2019 'relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière'. Par ailleurs, outre les dispositions visées à l'alinéa 1^{er} du préambule, le projet trouve un fondement juridique dans les articles 4, 12 et 45 du décret du 4 avril 2019.

¹ Voir dans le même sens l'avis 72.759/4 donné le 11 janvier 2023 sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon « portant exécution du décret du 08 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ».

Un nouvel alinéa 1^{er} sera consacré au visa de l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 et l'alinéa 1^{er} (devenant l'alinéa 2) sera complété par le visa des articles 4, 12, 22 et 45 du décret du 4 avril 2019.

2. L'article 59, alinéa 1^{er}, du décret du 4 avril 2019 habilite le Gouvernement à fixer la date d'entrée en vigueur du décret. Cette habilitation a été mise en œuvre par l'article 30, alinéa 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 'portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents'. Tel que modifiée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023, cette disposition énonce ce qui suit :

« Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière entre en vigueur le 30 avril 2023 à l'exception des articles 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o à 8^o, 10^o à 14^o et 16^o, et 52 qui entrent en vigueur le 1^{er} mars 2024 ».

L'article 51, alinéa 2, du projet, qui fixe au 1^{er} mars 2024 l'entrée en vigueur des articles 8 à 12, 21, 22, 44, § 1^{er}, 1^o à 8^o, 11^o, 12^o, 14^o, et 52, du décret du 4 avril 2019 fait double emploi avec cette disposition, et sera dès lors omis ².

À l'alinéa 1^{er}, comme le confirme la déléguée du Ministre, la mention de l'article 59, alinéa 1^{er}, du décret du 4 avril 2019 sera omise dès lors que, si l'article 51, alinéa 2, du projet est omis, il n'offre pas de fondement juridique au projet.

3. À l'alinéa 6, les mots « , modifiés par l'arrêté ministériel du 5 juillet 2023 » seront omis ³.

4. À l'alinéa 8, il y a lieu de faire mention du « décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ».

5. Deux nouveaux alinéas seront consacrés au visa, d'une part, de l'accord du Ministre du Budget donné le 8 juin 2023 et, d'autre part, de la concertation entre les Gouvernements régionaux conformément à l'article 6, § 2, 5^o, de la loi spéciale du 8 août 1980.

² Voir l'observation formulée sous l'article 51.

³ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 30.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

1. Au 3°, le « Règlement ECE R65 additif 64 » sera défini comme suit :

« Règlement n° 65 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour véhicules à moteur et leurs remorques ».

2. Il n'y a pas lieu de définir des termes déjà définis dans le décret du 4 avril 2019, auquel l'arrêté en projet donne exécution ni, à fortiori, de donner à ces termes une définition différente de celle figurant dans le décret ⁴⁻⁵.

Les 5° à 8°, et 15°, seront dès lors omis.

3. Au 10°, il y a lieu d'identifier plus précisément la (ou les) subdivision(s) de l'article 1^{er} du règlement technique.

4. Il convient de ne pas introduire d'éléments normatifs dans une définition.

La seconde phrase apparaissant dans la définition de la « masse d'alourdissement », figurant au 11°, sera dès lors exprimée à un autre endroit du dispositif.

5. Au 13°, à la question de savoir à qui la demande d'avis doit être adressée, la déléguée du Ministre a précisé ce qui suit :

« Cela dépend de la demande d'autorisation notamment de l'itinéraire demandé par le transporteur. Dans certains cas, les trois personnes peuvent être consultées si l'itinéraire le nécessite ».

La définition de la « consultation » sera revue, afin de faire apparaître plus clairement les trois personnes à qui la demande d'avis doit être adressée, ainsi que la circonstance que, selon le cas, seules une ou deux d'entre elles doivent être consultées.

⁴ *Ibidem*, recommandation n° 96.

⁵ La définition du « règlement technique », au 5°, diffère de celle qui figure dans le décret du 4 avril 2019.

Article 2

1. Interrogée sur la signification des mots « par transmission électronique des données », figurant au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la déléguée du Ministre a indiqué ce qui suit :

« Les demandeurs ont accès à une application informatique de délivrance des autorisations de transport exceptionnel via internet. Les demandeurs introduisent leurs demandes directement dans l'application ».

Ces précisions figureront utilement au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

La même observation vaut pour l'article 30, § 1^{er}, alinéa 2, et pour l'article 30, § 2, qui mentionne un « dispositif électronique de gestion de l'autorisation ».

2. Par souci de sécurité juridique, il sera précisé, aux paragraphes 3 à 5, le moyen par lequel l'administration s'adresse au demandeur d'autorisation.

3. Au paragraphe 7, alinéa 2, de l'accord de la déléguée du Ministre, les mots « des catégories 1 ou 2 » seront remplacés par les mots « des catégories 1 ou 2 visées à l'article 4 ».

Section 2

L'intitulé sera revu afin d'ajouter l'hypothèse de la modification de l'autorisation, prévue par les articles 8 et 22 du décret du 4 avril 2019, auxquels la section 2 donne exécution.

Article 3

1. L'article 8, § 1^{er}, alinéas 2 et 3, du décret du 4 avril 2019 énonce ce qui suit :

« L'autorisation prescrit, notamment, l'itinéraire ou le réseau d'itinéraires à suivre et toutes dispositions à prendre afin :

1° d'assurer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel ;

2° d'empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines ;

3° d'éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables.

L'autorisation peut à tout moment être retirée, suspendue ou modifiée en fonction des objectifs visés à l'alinéa 2 ou pour d'autres motifs d'intérêt public sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation ».

L'article 22 du même décret est rédigé comme suit :

« En cas d'infraction aux dispositions du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution ou aux prescriptions de l'autorisation de mise en circulation de véhicule exceptionnel, de VLL ou de toute autre véhicule ou combinaison de véhicules soumis à autorisation ou en cas d'accident de roulage, l'autorisation de mise en circulation peut être retirée, suspendue ou modifiée sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation ».

Le décret du 4 avril 2019 prévoit dès lors que l'autorisation peut être retirée, suspendue ou modifiée dans les hypothèses suivantes :

- « en fonction des objectifs » visés à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 4 avril 2019 (article 8, § 1^{er}, alinéa 3 du décret) ;
- pour d'autres motifs d'intérêt public (article 8, § 1^{er}, alinéa 3, du décret) ;
- en cas d'infraction au décret, à ses arrêtés d'exécution ou aux prescriptions de l'autorisation de mise en circulation (article 22 du décret) ;
- en cas d'accident de roulage (article 22 du décret).

L'article 3 de l'arrêté en projet donne exécution à ces dispositions en prévoyant des hypothèses de retrait, de suspension ou de modification de l'autorisation par le ministre ou son délégué, par le fonctionnaire d'instance administrative ou par les agents qualifiés.

Cette disposition donne lieu aux observations suivantes.

1.1. L'arrêté en projet prévoit, à l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, que l'autorisation est délivrée par le directeur de l'administration et, à l'article 3, § 1^{er}, que, dans les cas visés à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 3, du décret du 4 avril 2019, l'autorisation est retirée, suspendue ou modifiée par « le ministre ou son délégué ».

La déléguée du Ministre a donné, au sujet de l'article 3 du projet, les explications suivantes :

« L'article 8, alinéa premier du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, habilite le Gouvernement à désigner le service qui devra octroyer l'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel sur certains itinéraires de la voie publique.

Le service désigné par le Gouvernement dans le projet d'AGW est le directeur de l'administration, tel que prévu à l'article 2, § 1^{er} du projet d'AGW. De ce fait, et sous certaines conditions, c'est la même autorité administrative qui est habilitée, en vertu de l'art. 8, al. 3 du décret du 4 avril 2019, à retirer, suspendre ou modifier l'autorisation préalablement accordée ».

Si telle est l'intention de l'auteur du projet, au paragraphe 1^{er}, les mots « Le ministre ou son délégué » seront remplacés par les mots « Le directeur de l'administration ». Une telle modification améliorerait, du reste, la cohérence interne du projet.

1.2. Le paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, tend à donner exécution à l'article 22 du décret du 4 avril 2019.

Par souci de cohérence avec le décret du 4 avril 2019, cette disposition sera complétée pour prévoir également l'hypothèse de la modification de l'autorisation.

Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, sera également revu, afin que les cas dans lesquels le fonctionnaire d'instance administrative prononce une sanction administrative correspondent aux hypothèses visées à l'article 22 du décret du 4 avril 2019.

1.3. Les articles 14 et 15 du décret du 4 avril 2019 décrivent les missions et compétences des « agents qualifiés ». Conformément à ces dispositions, il s'agit des agents « qualifiés pour rechercher et constater des infractions aux dispositions du présent décret, ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution ».

Le Gouvernement est sans compétence pour adjoindre une nouvelle compétence aux agents qualifiés, à savoir la compétence de prononcer le retrait de l'autorisation ⁶.

Le paragraphe 2, alinéas 3 et 4, sera dès lors omis ⁷.

2. Le paragraphe 1^{er} prévoit que le ministre ou son délégué « entend préalablement le titulaire de l'autorisation ou son représentant » avant de prendre une décision visée à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 3, du décret du 4 avril 2019, à savoir une décision de retrait, de suspension ou de modification de l'autorisation.

Pour rappel, le principe général de droit *Audi alteram partem* est un principe de valeur législative ⁸. En règle, ce principe s'impose à l'administration dans le cadre de l'adoption d'une décision de retrait ou de suspension d'une autorisation, ainsi qu'à une décision de modification d'une autorisation si cette modification affecte de manière défavorable les intérêts du titulaire de l'autorisation. Il va de soi que l'ensemble des garanties inhérentes à ce principe devront être respectées par le ministre ou son délégué chaque fois qu'il envisagera de prendre de telles décisions.

⁶ L'article 15, § 6, du décret du 4 avril 2019 prévoit uniquement que le Gouvernement « peut préciser l'exercice des missions de l'agent qualifié ».

⁷ L'article 15, § 5, alinéa 3, 2°, du décret du 4 avril 2019 prévoit que les agents qualifiés peuvent « retenir les documents de bord du véhicule jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister ».

⁸ C.E. (6^e ch.), 28 septembre 2009, n° 196.430, Alexandre.

Article 4

1. À l'alinéa 1^{er}, 2°, f), le mot « quatre » sera omis.
2. À l'alinéa 2, comme il ressort des explications fournies par la déléguée du Ministre, il y a lieu de préciser, dans la formule mathématique, que la lettre « n » correspond au nombre d'essieux du véhicule.

Article 5

1. Au paragraphe 3, alinéa 2, de l'accord de la déléguée du Ministre, le mot « , approprié, » est inutile et sera omis.
2. Au paragraphe 6, il convient d'écrire « dans les trente jours à compter de la réception de l'invitation à payer ».

Article 9

De l'accord de la déléguée du Ministre :

- à l'alinéa 2, 2°, les mots « le chargement peut être placé l'un derrière l'autre » seront remplacés par les mots « les pièces peuvent être placées l'une derrière l'autre » ;
- à l'alinéa 2, 3°, les mots « le chargement peut être placé l'un à côté de l'autre » seront remplacés par les mots « les pièces peuvent être placées l'une à côté de l'autre » ;
- à l'alinéa 2, 4°, les mots « le chargement peut être superposé » seront remplacés par les mots « les pièces peuvent être superposées ».

Article 10

L'alinéa 1^{er} fait référence aux « dimensions des rayons de girations visés à l'article 32*bis*, 3.1.3.6. du règlement technique ». Or, cette disposition du règlement technique a trait à l'efficacité énergétique des véhicules. Interrogée à cet égard, la déléguée du Ministre a donné la réponse suivante :

« L'article 32*bis*, 3.3 du règlement technique concerne le cercle de braquage ».

Si l'intention de l'auteur du projet est de faire référence à cette disposition, les mots « à l'article 32*bis*, 3.1.3.6. » seront remplacés par les mots « à l'article 32*bis*, 3.3, », en précisant s'il s'agit de l'alinéa 1^{er} ou de l'alinéa 2 de cette disposition. Par ailleurs, par souci de cohérence, la notion de « rayons de girations » sera remplacée par la notion de « cercles de braquage ».

Section 5

Interrogée sur la question de savoir si les « grues mobiles », visées à l'article 7 du projet, et les « véhicules grues », visés dans la suite du dispositif, désignaient les mêmes véhicules, la déléguée du Ministre a indiqué ce qui suit :

« Les mots 'véhicules grues' peuvent être remplacés par les mots 'grues mobiles' ».

Par souci de cohérence, l'intitulé de la section 5 ainsi que les articles 14 et 15 seront modifiés en ce sens.

Article 23

L'article 23 sera revu afin de préciser l'hypothèse dans laquelle un véhicule accompagnateur est requis et l'hypothèse dans laquelle deux véhicules accompagnateurs sont requis.

Article 24

À l'alinéa 1^{er}, il y a lieu d'identifier plus précisément la (ou les) subdivision(s) de l'article 1^{er} du règlement technique.

Article 29

1. La section de législation a déjà mentionné à plusieurs reprises le problème des normes techniques visées dans la législation et la réglementation qui ne sont pas publiées au *Moniteur belge*, qui ne sont pas rédigées ni traduites en langue néerlandaise, ni en langue française, et qui ne sont en général disponibles que contre une certaine rémunération ⁹.

Il y aurait lieu d'examiner et de résoudre d'une manière horizontale la problématique de l'absence de publication de normes techniques auxquelles des règles de droit belges font référence. Si pour régler ce problème, des raisons spécifiques imposaient qu'une loi (spéciale) déroge à la publication usuelle au *Moniteur belge*, il faudrait alors veiller à ce que cette publication réponde aux conditions essentielles d'accessibilité et d'identification d'une publication officielle. À cet égard, il est essentiel de pouvoir disposer d'une version française et néerlandaise des normes concernées. En outre, si une rémunération est demandée pour la consultation des normes précitées, son montant ne peut entraver de manière disproportionnée l'accessibilité de ces normes.

⁹ Voir également C. JENART, *Outsourcing rulemaking powers. Constitutional limits and national safeguards*, Oxford University Press, 2022, 291.

L'article VIII.2 du Code de droit économique vise à répondre à la problématique de l'absence de publication de normes techniques auxquelles des règles de droit belges font référence. L'alinéa 2 de cette disposition, inséré par la loi du 25 septembre 2022, s'énonce comme suit :

« L'État et toutes les personnes de droit public peuvent rendre obligatoire l'application d'une norme ou une partie de norme publiée par le Bureau de Normalisation. Ils en informent au préalable le Bureau de Normalisation. Les normes spécifiquement belges qui sont rendues obligatoires sont consultables sur le site web du Bureau de Normalisation selon les conditions fixées par le Roi, sans possibilité de téléchargement ni d'impression. Les autres normes qui sont rendues obligatoires sont mises à disposition gratuitement par l'auteur de la réglementation d'une manière telle que les droits d'auteur sur ces normes sont respectés. Lorsqu'une traduction est nécessaire, le Bureau de Normalisation peut facturer à l'autorité réglementaire les frais de traduction de cette norme par un tiers ».

Dès lors que la disposition à l'examen rend obligatoire le respect de la norme NBN EN 13422, l'article VIII.2 du Code de droit économique est applicable. Le Bureau de Normalisation doit être informé de la disposition en projet et de la norme visée, sans préjudice de ce qu'a observé la section de législation dans son avis 71.335/1 sur ce qu'est devenue cette disposition légale ¹⁰⁻¹¹.

La même observation vaut pour l'article 33, en ce qu'il rend obligatoire la norme NBN EN ISO 20471.

2. Aux 4° et 5°, il y a lieu de préciser que les panneaux auxquels il est fait référence sont prévus par le code de la route.

La même observation vaut pour l'article 35, § 1^{er}, alinéa 2.

Article 30

Interrogée à cet égard, la déléguée du Ministre a précisé que la désignation du coordinateur de la circulation était opérée par l'utilisateur.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, sera complété par cette précision.

¹⁰ Avis 71.335/1 donné le 18 mai 2022 sur un avant-projet devenu la loi du 25 septembre 2022 'portant dispositions diverses en matière d'économie', *Doc. parl.*, Chambre, 2021-2022, n° 55-2742/001, pp. 133-136, observations 12.1 à 12.6.

¹¹ Voir en ce sens les avis 73.005/3 donné le 2 mars 2023 sur un avant-projet devenu la loi du 11 juin 2023 'modifiant la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques', *Doc. Parl.*, Chambre, 2022-2023, 3277/001, pp. 19-23 et 72.963/2-3 donné le 17 mars 2023 sur un avant-projet devenu la loi du 11 juillet 2023 'portant des dispositions diverses en matière de santé', *Doc. Parl.*, Chambre, 2022-2023, 3346/001, pp. 375-455.

Article 31

En application de l'alinéa 2, le coordinateur de la circulation et les accompagnateurs se conforment aux instructions précisées « dans le code de bonnes pratiques sur l'accompagnement des transports exceptionnels ». Cette disposition a pour effet de rendre obligatoire ce « code de bonnes pratiques ». Le non-respect de ce code est, par ailleurs, sanctionné par une amende administrative, conformément à l'annexe I.

Interrogée sur les modalités de publication de ce « code de bonnes pratiques », la déléguée du Ministre a donné les précisions suivantes :

« Le code de bonnes pratiques (CodeBonnesPratiquesAccompagnateurTE_v1.1_FR.pdf (wallonie.be) est publié sur la page internet dédiée à l'accompagnement des véhicules exceptionnel : S'inscrire à l'examen de compétence théorique - accompagnateur de transport exceptionnel (wallonie.be) ».

Une telle disposition qui impose le respect de mesures sous peine de sanctions administratives doit satisfaire aux exigences de prévisibilité et d'accessibilité.

Il appartient au Gouvernement wallon de veiller à ce que les instructions dont il entend imposer le respect aux coordinateurs de la circulation et aux accompagnateurs soient formalisées dans un arrêté publié selon les formes requises par l'article 84 de la loi spéciale du 8 août 1980, et qu'elles soient énoncées en termes suffisamment précis ¹².

La même observation vaut pour l'article 34, § 1^{er}, alinéa 3, du projet, en ce qu'il impose le respect de prescriptions issues du « cahier des charges type 'Qualiroutes' » ¹³⁻¹⁴.

Article 34

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « au 4^o » seront remplacés par les mots « à l'alinéa 1^{er}, 4^o ».
2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'accord de la déléguée du Ministre, les mots « de type II » seront remplacés par les mots « de type III ».

¹² Voir notamment l'avis 67.543/4 donné le 11 juin 2020 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 juillet 2020 'portant sur les mesures d'urgence en matière de taxis, location de voitures avec chauffeur et services assimilés'.

¹³ Voir également l'avis 63.146/4 donné le 14 mai 2018 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 juillet 2018 'relatif à la gestion et à la traçabilité des terres et modifiant diverses dispositions en la matière'.

¹⁴ La déléguée du Ministre indique que la référence aux prescriptions du cahier des charges type « Qualiroutes » peut être remplacée par une référence à l'article 14 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 'relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique'.

3. Au paragraphe 2, alinéa 2, les mots « via le point de contact national de la police » seront omis, dès lors que le Gouvernement wallon n'est pas compétent pour déterminer les modalités d'introduction de la demande auprès de la police.

4. Interrogée au sujet de la « fiche d'information complémentaire », mentionnée au paragraphe 2, alinéa 3, la déléguée du Ministre a donné les explications suivantes :

« La fiche d'information complémentaire permet aux services de police d'avoir les informations précises de la date, de l'heure et des lieux où doit s'effectuer l'accompagnement ainsi que les coordonnées du coordinateur de circulation ».

Il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'une fiche dont le modèle est publié sur le site internet de l'administration et qui doit être complétée.

Article 35

1. Au paragraphe 5, de l'accord de la déléguée du Ministre, les mots « aux alinéas précédents » seront remplacés par les mots « aux paragraphes 1^{er} à 4 ».

2. Au paragraphe 6, de l'accord de la déléguée du Ministre, les mots « au paragraphe 1^{er} » seront remplacés par les mots « aux paragraphes 1^{er} à 4 ».

Article 41

Comme le confirme la note au Gouvernement, les véhicules agricoles qui entrent dans le champ d'application du chapitre 8 sont, sauf disposition contraire dans le chapitre 8, soumis aux obligations prévues par l'arrêté en projet.

Par souci de sécurité juridique, l'article 41 sera modifié afin d'apporter cette précision.

Article 43

1. La formulation « peut être signalé uniquement par un véhicule d'avertissement », figurant à l'alinéa 1^{er}, pourrait être interprétée comme une prescription facultative alors que tel n'est pas le cas.

Mieux vaut dès lors écrire « peut n'être signalé que par un véhicule d'avertissement »¹⁵.

¹⁵ Voir en ce sens l'avis 49.384/4 donné le 6 avril 2011 sur un projet devenu l'arrêté royal du 24 octobre 2011 'modifiant l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels'.

2. Interrogée au sujet de l'articulation entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2, la déléguée du Ministre a donné les explications suivantes :

« Dans le 1^{er} alinéa, la condition est mise sur la largeur du véhicule agricole tandis que dans l'alinéa 2, la condition est mise sur la vitesse du véhicule agricole et le type de route empruntée ».

Le mot « toutefois », figurant au début de l'alinéa 2, laisse entendre que l'alinéa 2 déroge à l'alinéa 1^{er}, alors que la règle est, en substance, identique, à savoir être signalé par moins un véhicule d'avertissement.

L'article 43 sera clarifié sur ce point.

Article 47

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le règlement sera mentionné par son intitulé complet, à savoir « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

2. Interrogée au sujet des données récoltées, en application du paragraphe 2, si la demande est introduite par une personne morale, la déléguée du Ministre a indiqué ce qui suit :

« Les données collectées ont été modifiées à la suite d'une mise à jour de l'application informatique de délivrance des autorisations de transport exceptionnel qui permet de se connecter maintenant via CSAM. Ce paragraphe doit faire l'objet d'une adaptation. Les données collectées pour une société sont : l'adresse e-mail, le nom de la société, l'adresse postale, le pays, le numéro de téléphone et le numéro de TVA. ».

Le paragraphe 2 sera dès lors revu.

Chapitre 10

1. De l'accord de la déléguée du Ministre, l'intitulé du chapitre 10 sera revu, dès lors qu'il ne reflète pas le contenu de son article unique.

2. Dès lors que le chapitre 10 ne comporte qu'un seul article, l'intitulé « Section 1^{ère} – Des amendes administratives » sera omis.

Article 49

Au 2°, le maintien en vigueur des articles 6, §§ 2 à 5, et 8, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' pose question. En effet, ces dispositions règlent une matière également régie par les dispositions de l'arrêté en projet, de sorte que les deux réglementations seront applicables aux mêmes situations juridiques.

Cette incohérence sera levée.

Article 51

1. L'alinéa 1^{er}, qui fixe l'entrée en vigueur de l'arrêté en projet, est rédigé comme suit :

« Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} mars 2024 à l'exception des articles 2, §§ 2 à 5, 4, alinéa 1^{er}, 2°, f), 3°, f), 4°, f), et alinéa 2, 5 et 30, § 1^{er}, alinéa 2 et § 2 ».

La déléguée du Ministre a, par ailleurs, donné les explications suivantes :

« Cet article fixe la date d'entrée en vigueur du présent arrêté à l'exception de certains articles qui devront entrer en vigueur lorsque la nouvelle application informatique de délivrance des autorisations permettant notamment le nouveau calcul de la redevance sera développée ».

Contrairement à ce qu'indique la déléguée du Ministre, à défaut de précision dans la disposition, les dispositions énumérées entreront en vigueur selon les règles usuelles d'entrée en vigueur des arrêtés, à savoir le dixième jour suivant la publication au *Moniteur belge*.

Il ressort de la note au Gouvernement, figurant dans le dossier soumis à la section de législation, que l'intention de l'auteur du projet est de laisser aux destinataires de l'arrêté un délai de six mois pour se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation. Si telle est l'intention, la date du 1^{er} mars 2024 sera revue.

Par ailleurs, si l'intention est de faire entrer les dispositions énumérées à une date ultérieure, l'alinéa 1^{er} sera revu en ce sens, étant entendu que la date d'entrée en vigueur devra être précise ou facilement déterminable par rapport à la publication de l'acte ¹⁶.

2. Comme le confirme la déléguée du Ministre, l'alinéa 2 est inutile et sera dès lors omis ¹⁷.

¹⁶ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 152.

¹⁷ Voir l'observation n° 2 formulée sous le préambule.

Annexe 2

L'article 33 du décret du 4 avril 2019, relatif à l'amende administrative minorée, délègue au Gouvernement la possibilité de prévoir un délai pour le paiement de l'amende, la détermination du montant de l'amende, les agents habilités à proposer une amende administrative minorée et les modalités de perception de l'amende. Cette délégation a été mise en œuvre par l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022.

L'appendice I^{er} de l'annexe 2 du projet énonce ce qui suit :

« Pour les infractions reprises sous a1, a3, a4 à a6, a8, a9, b1 et b2, le montant de l'amende administrative minorée est déterminé en calculant le pourcentage de dépassement de masse, à savoir la maximale autorisée ou de dimension prévues dans le décret du 4 avril 2019, le règlement technique et le code de la route.

Pour les infractions reprises sous a7, le montant de l'amende administrative est déterminé en calculant le pourcentage de dépassement de masse, à savoir la maximale autorisée ou dimensions prévues dans l'autorisation ».

Ce faisant, l'auteur du projet n'ajoute rien aux articles 19 à 21 du décret du 4 avril 2019, qui prévoient déjà que le montant de l'amende est dépendant du pourcentage de dépassement de la masse ou des dimensions autorisées.

L'appendice I^{er} sera revu afin d'omettre les dispositions qui constituent une simple répétition des règles contenues dans le décret du 4 avril 2019 et afin d'assurer l'articulation avec l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022.

Le tableau figurant à l'annexe 2 sera, le cas échéant, adapté en conséquence.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO