

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 200.115 du 27 janvier 2010

G./A.154.422/VI-16.751

En cause :

1. **l'association sans but lucratif FEDERDRIVE**
anciennement dénommée FEDERATION DES AUTO-
ECOLES PROFESSIONNELLES DE BELGIQUE, en abrégé
F.A.B.,
2. **la société anonyme MOTREX,**
3. **la société anonyme AUTECH,**
4. **la société anonyme ETABLISSEMENTS**
PEREAUX A & Fr.,
5. **la société anonyme NEW LOOK ORGANISATION,**
instance reprise par la société privée à
responsabilité limitée DIRVA,
6. **la société privée à responsabilité limitée**
AUTO-ECOLE PILOTE,
7. **la société privé à responsabilité limitée**
AUTO-ECOLE CENTRAL ORGANISATION,
8. **la société privée à responsabilité limitée**
AUTO-ECOLE MODERNE PROSMANS,
9. **AUTO-ECOLE DRIVE COOL S.C.S.**
JAUMAIN & CO,

ayant élu domicile chez
Mes Jean BOURTEMBOURG et
Nathalie FORTEMPS, avocats,
rue de Suisse, n° 24,
1060 Bruxelles,

10. **la société privée à responsabilité limitée**
AUTO-ECOLE TALMASSE PLUS, actuellement
en faillite, dont le siège social est situé
rue Elisa Demonceau, n° 52,
4040 Herstal,

11. **l'association sans but lucratif AUTO-ECOLE**
ROYAL MOTOR UNION,
12. **BERTRAND** Francis, exploitant l'auto-école
BUTTERFLY,

ayant élu domicile chez
Mes Jean BOURTEMBOURG et
Nathalie FORTEMPS, avocats,
rue de Suisse, n° 24,
1060 Bruxelles,

contre :

l'Etat belge, représenté par

1. le Premier Ministre, chargé de la Coordination de la politique de migration et d'asile,
2. le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre,

ayant élu domicile chez
Me François LIBERT, avocat,
avenue Emile De Mot, n° 19,
1000 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, VI^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 2 août 2004 par l'association sans but lucratif Fédération des Auto-Ecoles Professionnelles de Belgique, en abrégé F.A.B., actuellement dénommée FEDERDRIVE, la société anonyme MOTREX, la société anonyme AUTECH, la société anonyme ETABLISSEMENTS PEREAUX A & FR, la société anonyme NEW LOOK ORGANISATION, instance reprise par la société privée à responsabilité limitée DIRVA, la société privée à responsabilité limitée AUTO-ECOLE PILOTE, la société privée à responsabilité limitée AUTO-ECOLE CENTRAL ORGANISATION, la société privée à responsabilité limitée AUTO-ECOLE MODERNE-PROSMANS, l'AUTO ECOLE DRIVE COOL S.C.S. JAUMAIN & CO, la société privée à responsabilité limitée AUTO-ECOLE TALMASSE PLUS, l'association sans but lucratif AUTO-ECOLE ROYAL MOTOR UNION et Francis BERTRAND, exploitant l'auto-école BUTTERFLY, qui demandent l'annulation de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur, publié au Moniteur belge du 1^{er} juin 2004;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M. JANS, Auditeur au Conseil d'Etat;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 9 septembre 2009, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 14 octobre 2009;

Vu le courrier du 25 septembre 2009 remettant l'affaire à l'audience du 6 janvier 2010 à 9 heures 30;

Vu le courrier du 11 décembre 2009 remettant l'affaire à l'audience du 20 janvier 2010 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, M. NIHOUL, Conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me Nathalie FORTEMPS, avocat, comparaissant pour les neuf premier requérants, la onzième requérante et le deuxième requérant et Me Martin BASSEM, loco Me François LIBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. JANS, Auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

I. QUANT AUX ELEMENTS DE LA CAUSE

Considérant que les éléments utiles à l'examen de la requête sont les suivants :

1. La loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, dispose, en son article 23, § 3, inséré par l'article 3, 3/, de la loi du 18 juillet 1990, que : "Le Roi arrête les conditions auxquelles les écoles de conduite de véhicules à moteur doivent satisfaire pour l'accomplissement des tâches qu'Il détermine".

2. Avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal attaqué, l'agrément des écoles de conduite était régi par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur, lequel avait remplacé l'arrêté royal du 6 mai 1988 relatif au classement des véhicules en catégories, au permis de conduire, aux décisions judiciaires portant déchéance du droit de conduire et aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur.

3. L'arrêté royal attaqué, pris le 11 mai 2004, publié au Moniteur belge du 1^{er} juin 2004 et entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004, abroge et remplace l'arrêté royal du 23 mars 1998 précité.

Selon le Rapport au Roi précédant l'arrêté royal attaqué :

" [...]

Le système actuel est encore en grande partie inspiré de l'ancienne réglementation contenue dans l'arrêté royal de 1968 relatif aux écoles de conduite, dans lequel un agrément ne peut être octroyé que si «l'intérêt général» le justifie et si l'école de conduite satisfait au nombre limitatif de conditions énumérées dans l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur.

Etant donné que la notion d'«intérêt général» ne se trouvait en aucune manière définie, ce critère devait être examiné au cas par cas sur la base des paramètres déterminés précédemment (enquête de viabilité). Cela a conduit, après des décennies, à une sclérose du système et à une formation d'oligopole dans le secteur, à des délais anormalement longs dans le traitement des nouvelles demandes et depuis décembre 1999, à la non-délivrance de nouveaux agréments dans l'attente d'un nouvel arrêté.

En outre, cette réglementation est contraire aux principes européens de libre établissement et de libre concurrence.

Aussi dans le contexte social actuel et afin de procurer plus de sécurité juridique au citoyen, il est proposé de faire dépendre l'agrément des écoles de conduite de la réalisation d'un certain nombre de critères qualitatifs et objectifs. Outre une procédure plus transparente et simplifiée, ce système garantit d'autre part que le demandeur peut recevoir un agrément pour autant qu'il soit satisfait aux exigences reprises dans l'arrêté.

Afin d'assurer une application correcte de la réglementation, pierre angulaire du système, un renforcement du personnel du Service Permis de Conduire est prévu. En outre, les exigences qualitatives quant à l'accès à la profession d'instructeur et de personnel dirigeant des écoles de conduite ont été renforcées. Le brevet V a été créé donnant accès à la fonction d'instructeur, chargé de l'enseignement pratique des catégories B+E, C, C+E, D et D+E ainsi que des sous-catégories C1, C1+E, D1 et D1+E. De même, on a procédé à un affinement du mécanisme des sanctions tout en respectant les droits de la défense.

Afin de n'engendrer aucune discrimination entre les écoles de conduite existantes et les nouveaux demandeurs, une période de deux ans au terme de laquelle toutes les écoles de conduite agréées devront satisfaire aux nouvelles normes en vigueur et renouveler leur demande d'agrément a été prévue.

[...]"

4. La nouvelle réglementation peut être résumée comme suit :

- elle prévoit, en son article 2, § 1^{er}, l'obligation, pour une école de conduite, d'être titulaire d'un agrément pour pouvoir dispenser l'enseignement théorique et pratique de la conduite, contre rémunération, dans un lieu public et sur un terrain privé, à l'exception des organismes reconnus par l'article 4 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire pour dispenser une formation permettant l'accès au permis de conduire, que sont l'armée, la police fédérale et locale, les organismes publics de formation professionnelle et les sociétés de transports en commun. Cet agrément ne peut être accordé qu'aux sociétés commerciales définies par le code des sociétés ou aux personnes physiques (art. 2, § 2), à l'exception des écoles techniques actuellement agréées, qui pourront poursuivre leurs activités d'école de conduite

(art.2, § 3), et des associations sans but lucratif ou sociétés à finalité sociale, qui pourront être reconnues comme écoles de conduite pour dispenser, à destination de publics-cibles bien précis, l'enseignement de la conduite des véhicules de la catégorie B uniquement (art. 2, §§ 4 et 5), pour autant, dans les deux cas, qu'elles répondent aux critères de qualité établis par l'arrêté. Enfin, "une personne physique ou morale ne peut être titulaire que d'un seul agrément d'école de conduite" (art. 2, § 6);

- chaque école de conduite agréée doit disposer au moins d'une unité d'établissement en Belgique et peut en compter plusieurs, l'exploitation de chaque unité étant soumise à une autorisation délivrée par le ministre compétent (art. 3, 5, § 1^{er}, et 7); elle peut également obtenir "l'approbation de terrain d'entraînement" (art. 8);
- chaque école de conduite doit disposer d'un directeur : celui-ci est responsable de l'enseignement dispensé et du contrôle de qualité interne; il doit exercer son activité principale au sein de l'école de conduite qu'il dirige; il ne peut exercer cette fonction que dans une seule école de conduite; il est titulaire de l'agrément (art. 11, 12 et 13);
- l'arrêté attaqué détermine les conditions et la procédure d'obtention de l'agrément d'école de conduite, de l'autorisation d'exploiter une unité d'établissement et de l'approbation de terrain d'entraînement; il fixe par ailleurs des conditions relatives aux personnes employées dans les écoles de conduite, aux locaux, aux terrains d'entraînement, aux véhicules de cours, à l'enseignement et aux obligations administratives. Il instaure des brevets d'aptitude professionnelle et prévoit des procédures de contrôle et des sanctions. A titre transitoire, il prévoit un délai de trois ans pour permettre aux anciens titulaires d'un agrément d'école de conduite de demander le renouvellement de leur agrément qui, à défaut, devient caduc de plein droit.

5. Par un arrêt n/ 143.204 du 15 avril 2005, en cause l'association sans but lucratif DRIVE MUT et consorts, le Conseil d'Etat a annulé les articles 1^{er}, 2 et 23 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 litigieux.

L'arrêté attaqué fait l'objet d'un autre recours répertorié sous le numéro de rôle G./A.154.320/VI-16.729. Par un arrêt n° 139.472 du 18 janvier 2005, le Conseil d'Etat a rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'arrêté attaqué; par un arrêt n/ 200.116 du 27 janvier 2010, le Conseil d'Etat annule les articles 34, § 1, alinéa 3 et § 2, alinéa 2.

6. Les articles 1^{er}, 2 et 23 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 litigieux ont été remplacés, avec effet à partir du 1^{er} décembre 2004, par l'arrêté royal du 17 mars 2005, publié au Moniteur belge du 29 avril 2005, lequel fait l'objet de deux recours répertoriés sous les numéros de rôle G./A.163.767/VI-16.960 et G./A.163.690/VI-16.956.

7. L'arrêté royal attaqué a encore été modifié, en ce qui concerne ses articles 35 et 48, par l'arrêté royal du 14 février 2006, publié au Moniteur belge du 13 mars 2006, entré en vigueur au 1^{er} décembre 2004, en ce qui concerne ses articles 22bis, 23 et 47, par l'arrêté royal du 10 juillet 2006, publié au Moniteur belge du 14 juillet 2006, entré en vigueur le 1^{er} septembre 2006, et, en ce qui concerne ses articles 1^{er}, 4, 16, 18, 22, 24 et 48, par l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006, publié au Moniteur belge du 6 septembre 2006, entré en vigueur le 15 septembre 2006;

II. REPRISE D'INSTANCE

Considérant que dans le dernier mémoire, la société privée à responsabilité limitée DIRVA a informé le Conseil d'Etat qu'elle entendait reprendre l'instance initiée par la société anonyme NEW LOOK ORGANISATION, cinquième requérante; que cette reprise d'instance fait suite à une opération de fusion par absorption; que rien ne s'oppose à la reprise d'instance;

III. QUANT A LA RECEVABILITE

Considérant qu'il ressort de l'examen des pièces annexées aux écrits de procédure que la capacité et la qualité à agir ne sont pas établies dans le chef des première, troisième, cinquième, neuvième et onzième requérantes; qu'en ce qui concerne la première requérante, le procès-verbal de la réunion du conseil d'administration du 8 juillet 2004 est signé par trois administrateurs mais ne fait pas mention de l'identité de tous les membres présents de sorte qu'il ne peut être vérifié que l'organe statutairement compétent était valablement composé; qu'en ce qui concerne la troisième requérante, la décision d'agir en justice du 20 juillet 2004 est signée par le seul administrateur-délégué alors qu'en vertu de l'article 20 de ses statuts, elle est représentée valablement en justice par deux administrateurs agissant conjointement de sorte que la décision d'ester n'a pas été prise valablement par l'organe statutairement compétent; qu'en ce qui concerne la cinquième requérante, la décision d'agir du 27 juillet 2004 est signée par deux administrateurs sans que la preuve de la publication du mandat d'administrateur d'un des deux signataires - R. RION - ne soit rapportée; qu'en ce qui concerne les neuvième et onzième requérantes, celles-ci n'ont pas produit, malgré

la demande de l'auditeur-rapporteur, les pièces de nature à faire la preuve de leur capacité à agir en justice et de la régularité des décisions de leur conseil d'administration du 27 juillet 2004 et du 19 juillet 2004, qui constituent les seuls documents joints à la requête; que la dixième requérante dont l'agrément a été retiré le 5 mars 2007 à la suite de la faillite prononcée par jugement du 5 février 2007, ne dispose plus d'un intérêt suffisant à agir; qu'il s'ensuit que le recours est recevable dans le chef des deuxième, quatrième, sixième, septième, huitième, et douzième requérants;

IV. QUANT AUX MOYENS

A. PREMIER MOYEN

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de "la violation de l'article 3 des lois coordonnées du 12 janvier 1973 sur le Conseil d'Etat et de l'excès de pouvoir"; qu'ils reprochent à la partie adverse d'avoir apporté des modifications au texte de l'arrêté en projet après la consultation de la section de législation du Conseil d'Etat sans que celle-ci soit à nouveau consultée et sans que l'urgence ait été spécialement invoquée; qu'il en va ainsi de l'ajout des écoles techniques à l'article 2, de l'ajout des indépendants à l'article 5, § 2, 1/, de l'ajout d'une attestation pour les prestations effectuées en qualité d'indépendant à l'article 12, § 1^{er}, 7/, de l'ajout de dispositions à l'article 40 et de l'abrogation de l'arrêté ministériel du 24 avril 1968 à l'article 45 de l'arrêté royal attaqué;

Considérant que dans le mémoire en réponse et le dernier mémoire, la partie adverse se réfère à la jurisprudence du Conseil d'Etat selon laquelle une seconde consultation de la section de législation ne s'impose que si l'auteur du texte en projet se propose d'y apporter des modifications substantielles indépendantes des observations ou des suggestions de la section de législation, ce qui n'est pas le cas des modifications visées par les requérants; qu'elle fait valoir que l'ajout des indépendants et des attestations pour les prestations effectuées par ceux-ci aux articles 5, § 2, 1/, et 12, § 1^{er}, 7/, de l'arrêté attaqué est une simple mesure destinée à faciliter les contrôles ultérieurs du personnel dirigeant et enseignant des écoles de conduite et la lutte contre le travail non déclaré, que le principe d'une liste reprenant les membres du personnel figurait déjà dans le texte soumis au Conseil d'Etat, que l'ajout à cette liste des indépendants ne modifie en rien le principe de cette liste, que l'article 40 a été modifié pour répondre aux remarques du Conseil d'Etat, lequel était d'avis qu'il fallait préciser dans quel cas un examen médical doit être subi et de quelle manière prendra fin la suspension, et l'abrogation par l'article 45 de l'arrêté ministériel du 24 avril 1968 est due au fait que

les indemnités allouées aux membres du jury sont fixées par l'arrêté royal lui-même, abrogation qui n'avait pas été prévue dans le projet soumis au Conseil d'Etat; que la partie adverse conclut que ces modifications sont soit mineures, soit destinées à répondre aux objections de la section de législation du Conseil d'Etat;

Considérant que dans le mémoire en réplique et le dernier mémoire, les requérants estiment que les modifications apportées aux articles 5, § 2, 1/, et 12, § 1^{er}, 7/, de l'arrêté attaqué sont essentielles puisqu'il s'agit de dispositions qui visent à permettre le contrôle par l'autorité de ce que les conditions prévues par l'arrêté sont satisfaites et qui, ainsi, conditionnent l'octroi de l'agrément et que ces ajouts ne répondent en rien à l'avis du Conseil d'Etat, que les modifications apportées à l'article 40 sont fondamentales puisqu'elles règlent la suspension de l'autorisation d'enseigner et ne répondent pas à l'avis de la section de législation, laquelle avait estimé le texte particulièrement lacunaire, et que la modification apportée à l'article 45 est substantielle, s'agissant d'une nouvelle disposition par rapport à celle sur laquelle la section de législation a émis son avis;

Considérant que le premier moyen est dirigé à l'encontre des articles 2, 5, § 2, alinéa 2, 1/, 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/, 40 et 45 de l'arrêté royal attaqué;

Considérant qu'en tant qu'il vise l'article 2, le premier moyen est devenu sans objet en raison de l'annulation de cette disposition par l'arrêt n/ 143.204 du 15 avril 2005;

Considérant que lorsque les modifications à un projet d'arrêté qui sont intervenues postérieurement à l'avis de la section de législation trouvent leur cause dans des observations formulées dans cet avis ou lorsque le projet d'arrêté n'a pas subi de modification substantielle dans la période qui a suivi l'avis du Conseil d'Etat, il n'y a pas lieu de soumettre à nouveau le projet d'arrêté ainsi modifié à la section de législation du Conseil d'Etat;

Considérant, en ce qui concerne l'article 5, § 2, alinéa 2, 1/, que le projet d'arrêté prévoyait à l'article 5, § 2, alinéa 2, 6/, ce qui suit :

" [...]

Les documents suivants sont joints à la demande :

[...]

6/ la liste nominative des membres du personnel dirigeant et enseignant de l'école de conduite, avec copie des autorisations et des documents attestant que ces personnes satisfont aux conditions prévues aux articles 11, 12 et 13;"

que dans l'arrêté attaqué, l'article 5, § 2, alinéa 2, 1/, contient, après les mots "l'école de conduite", l'ajout des termes "ainsi que des personnes physiques ou morales qui remplissent des missions dans un lien d'indépendance avec l'école de conduite avec mention de leur statut"; que si cette modification ne répond pas à une observation du Conseil d'Etat, elle s'est limitée à apporter une précision quant au personnel visé, celui-ci comprenant non seulement les salariés mais aussi les indépendants, précision qui est destinée à couper court à toute équivoque et qui ne revêt pas une importance telle qu'elle appelât une nouvelle consultation de la section de législation du Conseil d'Etat; que le moyen n'est pas fondé en ce qu'il est dirigé contre l'article 5, § 2, alinéa 2, 1/, de l'arrêté royal attaqué;

Considérant, en ce qui concerne l'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/, que le projet soumis à la section de législation était rédigé comme suit :

" 7/ pour les instructeurs, fournir une copie de leur contrat de travail, sauf s'ils justifient ne pas exercer leur activité sous l'autorité et la surveillance du directeur de l'école de conduite, telles qu'elles sont définies à l'article 11.";

que dans son avis n/ 34.642/4 donné le 12 février 2003, la section de législation a estimé à propos de cette disposition que :

" Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/ [...] est inadmissible. Le Roi ne puise pas dans la loi qui L'habilite à régler l'agrément des écoles de conduite d'imposer à ce titre l'obligation de révéler le contenu des relations individuelles de travail. Pareille disposition excède cette habilitation et doit être omise.";

que le texte de l'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/, de l'arrêté attaqué est libellé comme suit :

" 7/ le directeur de l'école de conduite fournit une attestation prouvant que les instructeurs ou le personnel dirigeant, ont été déclarés à l'ONSS, et qui démontre que les contributions de sécurité sociale nécessaires ont été payées. Pour les personnes physiques et morales qui ont rempli des missions dans un lien d'indépendance pour l'école de conduite, il apporte également la preuve que les missions ont été remplies dans un lien d'indépendance.";

que ce faisant, la partie adverse a répondu à l'observation de la section de législation en adaptant le texte en projet critiqué; qu'il n'y a pas lieu de vérifier, au regard de l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, si une autorité a fait une correcte appréciation des remarques formulées par la section de législation; qu'exiger de l'autorité qu'elle saisisse à nouveau la section de législation lorsqu'elle répond à une observation du Conseil d'Etat qui lui laisse un certain pouvoir d'appréciation reviendrait à alourdir anormalement la procédure d'élaboration des actes réglementaires mais surtout à donner à l'avis de la section de législation une force contraignante qu'en principe il n'a pas; qu'en effet, la section de législation intervient en qualité de conseil

de l'autorité et celle-ci peut considérer que l'avis contient les éléments nécessaires pour lui permettre de corriger son projet sans devoir consulter à nouveau la section de législation; que le moyen n'est pas fondé en tant qu'il est dirigé contre l'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/, de l'arrêté attaqué;

Considérant, en ce qui concerne l'article 40, qu'il ressort de la comparaison du projet soumis à la section de législation et de l'arrêté royal attaqué que la modification apportée à cette disposition répond à l'observation de la section de législation qui invitait précisément les auteurs du texte en projet à préciser les cas dans lesquels un examen médical est imposé et comment prend fin la suspension de l'autorisation d'enseigner; que le moyen n'est pas fondé en tant qu'il vise l'article 40 de l'arrêté attaqué;

Considérant, en ce qui concerne l'article 45, que l'arrêté attaqué ajoute à l'abrogation de l'arrêté royal du 23 mars 1998, figurant dans le projet soumis à la section de législation, l'abrogation expresse de l'arrêté ministériel du 24 avril 1968 relatif aux rémunérations allouées aux membres, secrétaires et auxiliaires des jurys d'examen institués par l'arrêté royal du 17 avril 1968 déterminant les conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules automoteurs, laquelle ne figurait pas dans le projet soumis pour avis à la section de législation et sans que celle-ci n'ait émis une observation à ce sujet; qu'il n'en demeure pas moins que le projet examiné tendait à remplacer l'arrêté ministériel du 24 avril 1968 par l'insertion de dispositions portant sur le jury d'examens et sur la rémunération des membres de ce jury, celles-ci figurant dans le projet soumis pour avis à la section de législation (article 35 en projet devenu l'article 35 de l'arrêté attaqué), dispositions en projet sur lesquelles la section de législation n'a formulé aucune observation; qu'il n'était pas nécessaire de soumettre à la section de législation le texte d'une disposition ayant pour seul objet d'abroger expressément un texte remplacé par l'article 35 précité; que le moyen n'est pas fondé en tant qu'il est dirigé contre l'article 45 de l'arrêté attaqué;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

B. DEUXIEME MOYEN

Considérant que le deuxième moyen pris "du défaut de motivation et de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution" est dirigé contre l'article 2 de l'arrêté royal attaqué; qu'il est devenu sans objet en raison de l'annulation de cette disposition par l'arrêt n/ 143.204 du 15 avril 2005;

C. TROISIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen, dirigé contre l'article 7, § 3, alinéa 2, de l'arrêté royal attaqué, "du défaut de motivation, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation du principe de proportionnalité et du principe de la liberté du commerce et de l'industrie tels que consacrés par le décret d'Allarde des 2 et 17 mars 1791 et de l'excès de pouvoir"; que les requérants font valoir que toute limitation à la liberté du commerce et de l'industrie doit être justifiée et proportionnelle au regard du but poursuivi, que le retrait de l'autorisation d'exploiter une unité d'établissement lorsque l'enseignement n'a pas commencé dans un délai, non susceptible de prorogation, de six mois à compter de l'octroi de ladite autorisation, lequel vise à éviter qu'une autorisation soit conservée alors qu'aucune activité ne serait exercée, ne tient pas compte des difficultés pratiques que peuvent, le cas échéant, rencontrer les titulaires d'une unité d'établissement pour mettre effectivement en oeuvre celle-ci et contient une mesure "manifestement hors de toute proportion" compte tenu de l'objectif poursuivi, et "emporte, sans aucune nécessité suffisante, une limitation au principe de la liberté du commerce et de l'industrie";

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants soutiennent que si la liberté du commerce et de l'industrie peut être limitée dans son exercice par l'autorité, la restriction apportée doit être raisonnable et conforme à l'intérêt général et respecter le principe d'égalité et de non-discrimination auquel ressortit notamment le principe de proportionnalité, qu'en vertu de l'article 3 de l'arrêté litigieux, les conditions de l'octroi d'une autorisation d'exploiter un établissement ont trait aux locaux et aux terrains d'entraînement, qu'il "n'est nullement exclu que le demandeur d'une telle autorisation ne dispose point, au jour de l'introduction de la demande et/ou au jour où l'autorisation est octroyée, de l'ensemble des équipements requis tels, par exemple, en matière d'équipements visuels, d'ordinateurs, dispositif d'éclairage du terrain, ...", que l'impossibilité de mettre en oeuvre l'autorisation dans un délai de six mois peut être due au propre fait du titulaire de l'autorisation mais aussi au fait d'un tiers, que, par ailleurs, l'octroi de l'autorisation d'exploiter une unité d'établissement n'est soumis à aucun quota, qu'il eut été loisible à la partie adverse de permettre une prorogation du délai de sorte qu'on n'aperçoit pas en quoi les unités d'établissement "dormantes" pourraient constituer un frein à la libre concurrence; que, dans leur dernier mémoire, ils ajoutent que les lois de police prévoient, en règle générale, dans le régime de péremption des autorisations, une possibilité de proroger le délai à la demande des intéressés;

Considérant que l'article 7, § 3, alinéa 2, de l'arrêté attaqué est rédigé comme suit :

" L'autorisation d'exploiter une unité d'établissement est également retirée par le Ministre lorsque l'enseignement n'a pas commencé dans les six mois de l'octroi de l'autorisation d'exploiter une unité d'établissement ou si l'enseignement de la conduite n'y est plus dispensé depuis un an au moins. Le directeur d'école de conduite est préalablement entendu.";

que selon le Rapport au Roi, "cette disposition vise à éviter que des écoles qui n'ont plus aucune activité ne conservent une autorisation d'exploiter une unité d'établissement.";

Considérant que la disposition querellée instaure un régime de péremption de l'autorisation d'exploiter une unité d'établissement en cas d'inaction du titulaire pendant un certain délai; qu'en soi, un régime de péremption ne restreint pas la liberté de commerce et d'industrie des titulaires de telles autorisations, puisque celles-ci ont été accordées, mais a pour objet de sanctionner l'inertie dans la mise en oeuvre des autorisations, voire le caractère spéculatif de celles-ci; que les requérants critiquent d'ailleurs, non pas tant l'institution d'un tel régime, mais le délai de mise en oeuvre qu'ils jugent trop court et l'absence de prorogation d'un tel délai; qu'en soi, un délai de six mois pour faire débiter l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur dans une unité d'exploitation n'est pas déraisonnable; que les requérants ne démontrent pas qu'un tel délai a empêché dans la pratique les écoles de conduite de mettre en oeuvre de telles autorisations; qu'il en est de même de l'absence de disposition permettant la prorogation de ce délai; qu'en outre, aucune disposition n'empêche une école de conduite, qui se serait vu retirer une autorisation d'exploiter une unité d'établissement par l'effet de l'écoulement du délai de six mois, d'adresser une nouvelle demande d'autorisation portant sur la même unité d'établissement; que le moyen n'est pas fondé;

D. QUATRIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre des articles 6 et 9 de l'arrêté royal attaqué, un quatrième moyen "du défaut de motivation, de la violation du principe de proportionnalité et du principe de la liberté du commerce et de l'industrie tels que consacrés par le décret d'Allarde des 2 et 17 mars 1791 et de l'excès de pouvoir"; qu'ils font valoir qu'"il paraît résulter des articles 6 et 9 [précités] que l'agrément, l'autorisation d'exploiter une unité d'établissement et l'approbation du terrain d'entraînement ne pourraient point être cédés", qu'une telle mesure apparaît disproportionnée et emporter, sans nécessité suffisante, une limitation au principe de la liberté

du commerce et de l'industrie; que dans leur dernier mémoire, ils indiquent que "tenant compte de l'interprétation donnée par Monsieur l'Auditeur des dispositions litigieuses, [ils] n'ont aucune autre observation à faire valoir";

Considérant que dans le mémoire en réponse, la partie adverse fait observer que cette disposition contestée n'est pas nouvelle et n'apporte pas de changement fondamental par rapport à ce qui existait sous l'empire de l'ancienne réglementation, où il appartenait au ministre, sur le vu de la convention de cession du fonds de commerce, de décider de l'octroi de l'agrément au cessionnaire, que l'agrément d'école de conduite a toujours été considéré comme incessible, seul le fonds de commerce, dont il ne fait pas partie, pouvant être cédé, ce à quoi le nouvel arrêté ne s'oppose nullement, qu'il appartienne au nouveau propriétaire du fonds de commerce d'introduire une demande d'agrément, de sorte que si toutes les conditions sont remplies, l'agrément sera délivré au cessionnaire; que dans son dernier mémoire, la partie adverse ne formule aucune observation relative à l'interprétation retenue par l'auditeur-rapporteur;

Considérant que les articles 6 et 9 de l'arrêté royal attaqué ne prévoient pas que l'agrément d'une école de conduite, l'autorisation délivrée à cette école d'exploiter une unité d'établissement ou l'approbation d'un terrain d'entraînement ne peuvent être cédés; qu'au contraire, les articles 6, § 2, 7, § 2, alinéa 2, et 8, § 2, alinéa 2, prévoient que des modifications peuvent être apportées aux données ou aux éléments, même substantiels, de l'agrément, de l'autorisation, ou de l'approbation, sous la réserve qu'une demande de modification soit introduite; que ni le Rapport au Roi ni une déclaration de la partie adverse formulée dans un écrit de procédure ne peuvent venir suppléer l'absence dans l'arrêté royal attaqué de disposition expresse interdisant une telle cession; que le moyen manque en fait;

E. CINQUIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/, de l'arrêté royal attaqué, un cinquième moyen "de l'incompétence de l'auteur de l'acte, du défaut de motivation, de la violation de l'article 23, § 3 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard du traitement des données à caractère personnel, du principe de proportionnalité et de l'excès de pouvoir"; que dans une première branche, ils font valoir que le Roi ne saurait puiser dans la loi du 16 mars 1968 le pouvoir d'imposer, à l'occasion de l'agrément des écoles de conduite, l'obligation de révéler le contenu des relations individuelles de travail;

Considérant que dans son mémoire en réponse et dans son dernier mémoire, la partie adverse soutient que cette disposition n'impose pas de révéler le contenu du contrat de travail mais se limite à obliger le directeur à fournir la preuve que le personnel est inscrit à l'O.N.S.S. ou comme indépendant, qu'il s'agit de lutter contre le travail non déclaré dans les écoles de conduite, et que la réglementation sur les marchés publics impose aux soumissionnaires de fournir le même genre d'attestations à l'autorité sans qu'un tel grief n'ait jamais été évoqué;

Considérant que l'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/, de l'arrêté attaqué est libellé comme suit :

" 7/ le directeur de l'école de conduite fournit une attestation prouvant que les instructeurs ou le personnel dirigeant, ont été déclarés à l'ONSS, et qui démontre que les contributions de sécurité sociale nécessaires ont été payées. Pour les personnes physiques et morales qui ont rempli des missions dans un lien d'indépendance pour l'école de conduite, il apporte également la preuve que les missions ont été remplies dans un lien d'indépendance.";

Considérant que la section de législation, dans l'avis donné sur cette disposition en projet, a estimé inadmissible pour le Roi, dans le cadre de son habilitation de régler l'agrément des écoles de conduite, d'imposer de révéler le contenu des relations individuelles de travail, une telle disposition excédant cette habilitation; que même si la disposition litigieuse n'impose plus, comme dans le projet, aux instructeurs de fournir une copie de leur contrat de travail, elle prévoit encore de fournir indirectement la preuve du type de relation de travail nouée par les instructeurs ou le personnel dirigeant; qu'une telle disposition excède l'habilitation donnée au Roi par l'article 23, § 3, de la loi du 16 mars 1968; que le moyen est fondé en sa première branche;

F. SIXIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 12, § 2, alinéas 5 et 6, un sixième moyen du "défaut de motivation, de la violation de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, spécialement de ses articles 4 et 5, et de l'excès de pouvoir"; qu'ils soutiennent que cette disposition prévoit que l'autorisation de diriger ou d'enseigner doit être matérialisée par la mention d'un code national sur le permis de conduire du titulaire, que la partie adverse s'est écartée d'un avis défavorable sur ce point de la Commission de la protection de la vie privée, que la loi précitée du 8 décembre 1992 énumère limitativement les cas dans lesquels le traitement de données

à caractère personnel peut être effectué, que "les données à caractère personnel doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et être adéquates, pertinentes et non-excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont obtenues et pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement", que la mention d'un code national sur le permis de conduire ne satisfait pas à ces conditions et est disproportionnée par rapport aux fins de contrôle évoquées; que les requérants indiquent encore que la future directive prévoit que l'autorisation d'enseigner peut être matérialisée par un autre document qu'un code sur le permis de conduire, ce qui permettrait tant l'application des mesures de contrôle que des sanctions, la Commission ayant renoncé au projet de l'inscription des codes sur le permis de conduire à défaut d'harmonisation des permis de conduire des Etats membres;

Considérant que dans le mémoire en réplique et dans le dernier mémoire, les requérants estiment que les éléments contenus dans le Rapport au Roi ne sauraient justifier la proportionnalité de la mesure et que le contrôle par les services de police et le possible retrait de l'autorisation pouvaient être envisagés, au regard de la protection de la vie privée, par une mesure moins excessive, telle celle de la carte d'instructeur; que les requérants, "pour le surplus", "n'aperçoivent pas à quelle «future directive européenne» il serait fait allusion, la partie adverse ne s'expliquant pas ni dans son mémoire, ni au dossier administratif, sur celle-ci, tandis que la directive 91/439/CE du Conseil relative au permis de conduire ne comporte point de code relatif à l'autorisation d'enseigner ou de diriger une école de conduite";

Considérant que l'article 12, § 2, alinéas 5 et 6, de l'arrêté attaqué est libellé comme suit :

" L'autorisation de diriger ou d'enseigner est matérialisée par la mention d'un code national sur le permis de conduire du titulaire. Une autorisation de diriger ou d'enseigner particulière est délivrée aux personnes qui ne peuvent obtenir un permis de conduire belge, en application des dispositions de l'article 3, § 1^{er} de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. En cas de retrait ou de suspension de l'autorisation de diriger ou d'enseigner, le permis de conduire est renouvelé, conformément à l'article 49 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Les codes à mentionner sur le permis de conduire sont déterminés comme suit :

- code 101 à côté de la catégorie B pour le titulaire du brevet I et III;
- code 102 à côté de la catégorie B pour le titulaire du brevet III non titulaire du brevet I;
- code 103 à côté de la catégorie B pour le titulaire du brevet II;
- code 103 à côté de la catégorie A pour le titulaire du brevet IV;
- code 103 à côté des catégories et sous-catégories B + E, C, C1, C + E, C1 + E, D, D1, D + E, D1 + E pour le titulaire du brevet V.";

Considérant que l'avis de la Commission de la protection de la vie privée donné sur cette disposition alors en projet indique ce qui suit :

" La Ministre s'étend, dans la lettre d'accompagnement, sur cette introduction et défend cette mesure au nom de la simplification administrative et de la facilité du contrôle de la qualité des personnes. Elle évoque la «Directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juin 1991» autorisant l'apposition de codes nationaux à côté des codes communautaires. La mesure préconisée serait prise par le biais d'une modification de l'annexe 7 de l'arrêté royal du 23 mars 1998. A y regarder de près, l'ensemble des codes proposés sont relatifs soit au «conducteur (raisons médicales)», soit aux «adaptations/exigences concernant le véhicule», soit à certaines mentions administratives de remplacement du permis en cas de perte, ou de précision sur les autorisations des différents types de véhicules. Le code envisagé ne rentre absolument pas dans les catégories proposées par l'harmonisation communautaire. Il est à craindre que l'introduction du «code» envisagé ne change la finalité actuellement fixée au permis de conduire, puisqu'il s'agirait ici d'un «permis de diriger une école de conduite ou d'y enseigner.»;

Considérant que le Rapport au Roi énonce les raisons pour lesquelles l'avis de la Commission de la protection de la vie privée n'a pas été suivi en ces termes :

" La création de cette autorisation [de diriger et d'enseigner] matérialisée par un code sur le permis de conduire se justifie pour les raisons suivantes :

- elle permet au service d'inspection et aux services de police de contrôler facilement sur le terrain si la personne qui dispense l'enseignement est habilitée à le faire et au service administratif de vérifier, via le fichier central des permis de conduire, si l'autorisation a été mentionnée sur le document;
- elle peut également être retirée en cas de sanction prévue aux articles 41 et suivants. Dans ce cas, le permis de conduire doit être restitué à la commune qui remet au titulaire un nouveau permis de conduire (redevance : 11 euros) sans le code précité;
- la future directive européenne relative à la formation professionnelle prévoit également la mention de codes sur le permis de conduire pour attester du suivi de cette formation.

En raison des motifs énumérés ci-avant qui justifient la création d'un code national à apposer sur le permis de conduire, l'avis de la Commission de la protection de la vie privée n'a pas été suivi.";

Considérant qu'il ressort de l'avis de la Commission de la protection de la vie privée que celle-ci s'est limitée à faire observer que, en dépit de ce que prétendaient les auteurs du texte en projet, l'hypothèse proposée n'était pas de celles visées par la directive 91/439/CEE et attire par ailleurs l'attention des auteurs du texte en projet sur le risque de détournement de la finalité du permis de conduire, qui deviendrait aussi un "permis de diriger une école de conduite ou d'y enseigner"; que par contre, contrairement à ce que soutiennent les requérants, la Commission n'émet aucune remarque ayant trait à la compatibilité de la disposition envisagée avec les impératifs tenant au respect de la vie privée; que, par ailleurs, la mention d'un tel code sur le permis de conduire des instructeurs ou des dirigeants des écoles de conduite est justifiée par les objectifs

exprimés dans le Rapport au Roi qui correspondent à des finalités précises et légitimes et constitue une mesure qui n'apparaît ni disproportionnée ni excessive au regard de ces finalités; qu'enfin, la préférence avancée par les requérants, à savoir la création d'une carte d'instructeur, relève de l'opportunité et non de la critique de légalité; que le sixième moyen n'est pas fondé;

G. SEPTIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté attaqué, un septième moyen de "la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, du principe de proportionnalité, et de l'excès de pouvoir"; que les requérants font valoir que le nombre d'heures de formation continuée dépend du régime de temps de travail, que ce critère de différenciation n'est manifestement pas adéquat au regard de l'objectif poursuivi, que le régime du temps de travail ne saurait en tout cas à lui seul être révélateur de l'expérience acquise sur le terrain par les instructeurs qui, tous, ont dû passer le même examen, ont été soumis à la même procédure d'homologation et sont titulaires du même brevet d'aptitude professionnelle; que les requérants estiment encore que la disposition critiquée est susceptible de conduire à des effets disproportionnés en ce qu'elle est de nature à décourager les aménagements "en fin de carrière" du temps de travail des instructeurs;

Considérant que dans le mémoire en réponse, la partie adverse indique que l'article 14 critiqué impose une formation continuée à tous les membres du personnel et prévoit un nombre d'heures plus élevé pour le personnel travaillant à prestations réduites, afin de compenser le manque d'expérience et de pratique, que les deux situations réglementées ne sont à l'évidence pas comparables en terme de rythme de la formation et que la section de législation du Conseil d'Etat n'a émis aucune observation sur ce principe de formation différenciée;

Considérant que dans son dernier mémoire, la partie adverse soutient que la différence de traitement repose sur un critère objectif, étant le régime de temps de travail, qu'une remise à niveau des connaissances et des pratiques par la formation continue est importante et s'impose d'autant plus quand l'expérience quotidienne sur le terrain est moindre, que ces termes ne renvoient pas à l'idée d'ancienneté et aux années d'expérience accumulées mais doivent se comprendre dans l'idée d'une expérience à renouveler de manière continue, que le fait de ne pas avoir pris en compte les années d'ancienneté ne rend donc pas la mesure inadéquate;

Considérant que l'article 14, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, de l'arrêté royal attaqué est libellé comme suit :

" Les directeurs d'école de conduite, directeurs adjoints d'école de conduite et instructeurs, titulaires d'une autorisation de diriger ou d'enseigner sont tenus de suivre chaque année une formation portant sur les matières visées au § 2. Le contenu de la formation est déterminé par arrêté ministériel.

Cette formation est d'au moins :

- douze heures pour le personnel effectuant des prestations à temps plein et pour le personnel effectuant des prestations à trois quart temps;
- vingt-quatre heures pour le personnel effectuant des prestations à mi-temps et pour le personnel effectuant des prestations à quart temps.";

Considérant que selon le Rapport au Roi, "le nombre d'heures à suivre dépend des prestations effectuées par l'intéressé. Le nombre d'heures de formation tend à compenser le manque d'expérience sur le terrain. Pour cette raison, le personnel effectuant des prestations à mi-temps ou à quart-temps doit suivre un plus grand nombre d'heures de formation que le personnel effectuant des prestations à temps plein ou à trois quart temps";

Considérant qu'il ressort du § 2 de l'article 14 que la formation continue porte sur des matières qui ont trait à la réglementation ou à la méthodologie; qu'il s'ensuit qu'une formation annuelle destinée au "recyclage du personnel des écoles de conduite" est d'un autre ordre que l'expérience professionnelle acquise sur le terrain; que dès lors, si la différenciation figurant dans la disposition querellée repose bien sur un critère objectif, elle n'est pas suffisamment en relation avec l'objectif poursuivi, à savoir "compenser le manque d'expérience sur le terrain"; que le septième moyen est fondé;

H. HUITIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 16, § 2, alinéa 5, de l'arrêté royal attaqué, un huitième moyen "du défaut de motivation, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation du principe de proportionnalité, du principe de bonne administration [et] de précaution, du principe de la liberté du commerce et de l'industrie tels que consacrés par le décret d'Allarde des 2 et 17 mars 1791, de l'article 23, § 3 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, des principes relatifs à la délégation de compétence et de l'excès de pouvoir"; qu'ils critiquent le fait que la distance entre l'unité d'établissement et le terrain d'entraînement ne peut dépasser 20 kilomètres à vol d'oiseau; que le moyen est divisé en quatre branches; que dans une première branche, les requérants, rappelant que tout

acte administratif doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et légalement admissibles, font valoir que l'on n'aperçoit pas ce qui justifierait pareille distance au regard de l'objectif poursuivi et sur la base de quels éléments il a été estimé que le respect de cette distance s'avérerait adéquat et réalisable, que le principe de précaution requiert que l'autorité s'entoure de tous renseignements utiles afin de se prononcer en parfaite connaissance de cause; que dans une deuxième branche, les requérants soutiennent que la disposition litigieuse ne tient manifestement pas compte de la difficulté pour certaines écoles de conduite qui disposeraient d'une unité d'établissement en zone urbanisée de pouvoir satisfaire à cette exigence, tenant compte de leurs difficultés, d'une part, à trouver des terrains disponibles qui répondraient aux conditions fixées par l'arrêté attaqué et, d'autre part, à installer de tels terrains au vu des contraintes urbanistiques; que dans une troisième branche, les requérants font valoir, invoquant le principe d'égalité et de non-discrimination, que compte tenu de l'objectif poursuivi, il n'est pas justifié d'imposer la même norme de distance "à vol d'oiseau" aux écoles de conduite dont les unités d'établissement se situent en zones urbanisées et celles dont les unités se situent en dehors de ces zones;

Considérant que dans le mémoire en réponse, la partie adverse rappelle que le Roi peut, au titre de condition d'agrément des écoles de conduite, leur imposer l'obligation de disposer d'un terrain d'entraînement qui est indispensable pour un enseignement de qualité des manoeuvres; que sur la première branche, la partie adverse estime que la distance de 20 kilomètres est raisonnable et réaliste, que cette règle entend éviter que les déplacements pour atteindre le terrain d'entraînement soient excessifs, ce qui inciterait les écoles à ne pas les utiliser et à dispenser leur enseignement sur la voie publique ou sur un terrain non agréé et que l'élève paierait fort cher le temps productif qui reste, déduction faite du temps nécessaire pour arriver au terrain; qu'en réponse à la deuxième branche, la partie adverse estime qu'il faut convenir que l'annexe 1 à l'arrêté litigieux laisse une très grande latitude quant aux terrains qui peuvent être utilisés et que dans ce contexte, elle perçoit mal comment la disposition incriminée pourrait rendre difficilement exploitable l'activité d'école de conduite; que sur la troisième branche, la partie adverse souligne que si la norme est la même pour toutes les écoles de conduite, une dérogation peut néanmoins être obtenue pour des écoles situées en zones urbaines, ou hors de ces zones, qui éprouvent des difficultés à trouver un terrain situé dans les limites requises, et qu'elle est tenue de se conformer au principe d'égalité en exerçant cette compétence de dérogation; que dans le dernier mémoire, elle précise que toutes les conditions exigées pour les terrains d'entraînement sont exclusivement précisées dans l'arrêté royal et ses annexes, que la délégation au

ministre ne porte que sur la condition de distance et est donc secondaire, qu'il est inutile de définir les conditions d'octroi de la dérogation;

Considérant que l'article 16, § 2, alinéa 5, est rédigé comme suit :

" La distance entre l'unité d'établissement et le terrain d'entraînement ne peut dépasser 20 km à vol d'oiseau, sauf dérogation du Ministre ou de son délégué.";

que dans le Rapport au Roi, la distance maximale de 20 kilomètres à vol d'oiseau entre le terrain d'entraînement et l'unité d'établissement d'une école de conduite est justifiée par le fait qu'il y a lieu d'"éviter la non-utilisation effective de terrains et des déplacements trop longs pour accéder à ce terrain";

Considérant, sur les trois premières branches réunies, que tout règlement doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, qui doivent résulter du dossier constitué au cours de l'élaboration de ce règlement, et sur le vu duquel les juridictions saisies d'une contestation de la régularité de ce règlement doivent être en mesure d'exercer le contrôle de légalité qui leur incombe;

Considérant que le dossier déposé ne contient aucun document ou analyse indiquant la raison pour laquelle le Roi a retenu, au regard de l'objectif poursuivi, la distance maximale de 20 kilomètres à vol d'oiseau ni les motifs pour lesquels il fixe la même règle de distance pour les unités d'établissement situées en zones urbanisées et celles situées en dehors de ces zones; que les explications données dans le mémoire en réponse et le dernier mémoire ne peuvent suppléer à la carence du dossier; qu'en tout état de cause, si elles sont de nature à justifier l'existence d'une distance maximale, elles ne justifient ni la distance retenue ni l'uniformité de celle-ci; que le moyen est fondé en ses trois premières branches; qu'il n'y a pas lieu d'examiner la quatrième branche du moyen;

I. NEUVIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 18, § 2, 5/ et 6/, de l'arrêté royal attaqué, un neuvième moyen du "défaut de motivation, de la violation du principe de proportionnalité et du principe de la liberté du commerce et de l'industrie tels que consacrés par le décret d'Allarde des 2 et 17 mars 1791, des articles 10 et 11 de la Constitution et de l'excès de pouvoir"; que dans une première branche, ils soutiennent que les exigences prévues par cette disposition, qui "viseraient à assurer la sécurité de l'examineur à l'occasion de l'examen pour l'obtention du permis de

conduire", sont étrangères à la "qualité" de l'enseignement de la conduite et ne sauraient en conséquence se justifier au regard du principe de la liberté du commerce et de l'industrie; que dans une seconde branche, ils font valoir qu'au regard du but paraissant être poursuivi, "aucun motif ne justifie que la même exigence ne soit pas requise pour tous les véhicules de la même catégorie utilisés dans le cadre de tout apprentissage de la conduite, et donc même hors école de conduite dans le cadre de la «filière libre»";

Considérant que dans le mémoire en réplique, sur la première branche, les requérants observent que la disposition attaquée est étrangère aux objectifs de qualité et de sécurité poursuivis par les conditions d'agrément des écoles de conduite dès lors qu'elle ne revêt un intérêt qu'en raison de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire; que sur la seconde branche, les requérants font valoir que "c'est au regard de la disposition en cause que doit et peut être appréciée la comparabilité des deux situations entre lesquelles existe la différence de traitement", que "s'agissant d'une disposition qui vise à assurer la sécurité de l'examineur, force est de constater que les deux catégories de personnes entre lesquelles une différence de traitement est instaurée sont bien comparables" et qu'il y a lieu de souligner "la contradiction de la partie adverse, qui, tout en mentionnant que les véhicules utilisés dans le cadre de la filière libre doivent être soumis à une série de conditions pour prétendre ensuite que l'imposition de la condition ici litigieuse à ces véhicules, impliquerait qu'un autre véhicule devrait être utilisé pour l'examen"; que dans leur dernier mémoire, ils se réfèrent à leurs écrits de procédure;

Considérant que l'article 18, § 2, 5/, et 6/, de l'arrêté royal attaqué est rédigé comme suit :

" § 2. Les véhicules de la catégorie B répondent aux conditions suivantes :
[...]

5° le véhicule doit être équipé de deux portes du côté droit;

6° la banquette arrière doit être munie d'appuis-tête et de ceintures de sécurité.";

Considérant, quant à la première branche, que le pouvoir que le Roi puise dans l'article 23, § 3, de la loi du 16 mars 1968 d'imposer des conditions d'agrément aux écoles de conduite comprend celui de prévoir des conditions relatives aux véhicules de cours; que ces conditions peuvent avoir pour objectif non seulement la qualité de l'enseignement dispensé dans les écoles de conduite mais aussi la sécurité tant de l'instructeur que de l'élève, voire de l'examineur; que les exigences prévues par la disposition attaquée s'inscrivent dans cette prévision qui permet de moduler la liberté

de commerce et d'industrie au nom d'un objectif d'intérêt général; qu'en outre, ces exigences supplémentaires de sécurité n'apparaissent pas disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi dès lors qu'un véhicule de cours qui est utilisé en permanence pour l'enseignement de la conduite est plus exposé qu'un véhicule qui, comme dans la "filière libre", ne l'est qu'exceptionnellement ou accessoirement; que la première branche n'est pas fondée;

Considérant, quant à la seconde branche, que les requérants perdent de vue que les deux filières d'apprentissage à la conduite sont réglementées par des arrêtés différents, étant donné leurs spécificités respectives; que la critique de légalité qui porte sur une comparaison entre les exigences imposées par l'arrêté attaqué quant aux véhicules de cours dont doivent disposer les écoles de conduite et celles qui concerneraient les véhicules utilisés dans le cadre de la filière "libre", est incomplète, les requérants ne se référant à aucun texte ou disposition réglementaire portant sur cette filière, qui serait de nature à pouvoir asseoir leur grief; que la seconde branche est irrecevable;

Considérant qu'il s'ensuit que le neuvième moyen ne peut être retenu;

J. DIXIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 22, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal attaqué, un dixième moyen "du défaut de motivation, de la violation du principe de proportionnalité, du principe de bonne administration de la confiance légitime, et de l'excès de pouvoir"; qu'ils relèvent que cette disposition prévoit que l'enseignement pratique des manoeuvres doit avoir lieu sur un terrain d'entraînement approuvé et qu'il ne peut avoir lieu sur la voie publique qu'à la fin du cycle de formation, que l'on n'aperçoit pas les motifs pour lesquels une telle exigence est posée à l'enseignement pratique des manoeuvres, d'autant que pareille restriction ne figure pas à l'apprentissage de la conduite hors école de conduite dans le cadre de la "filière libre", que le principe général de bonne administration de la confiance légitime implique que les administrés doivent pouvoir compter sur une ligne de conduite claire et bien définie de l'autorité et que, à cet égard, l'on n'aperçoit pas ce que signifierait, avec précision, la fin du cycle de formation;

Considérant que dans le mémoire en réplique, les requérants ajoutent que les motifs avancés par la partie adverse dans son mémoire en réponse ne sauraient justifier la disposition attaquée, que, d'une part, si l'utilisation de terrains

d'entraînement permet d'enseigner de manière adéquate et en toute sécurité l'enseignement pratique des manoeuvres, il va de soi, comme l'admet d'ailleurs elle-même la partie adverse, que cet enseignement doit être aussi dispensé sur la voie publique afin d'être complet, que veiller à ce que les écoles de conduite utilisent effectivement les terrains d'entraînement ne saurait constituer un but en soi, que l'on n'aperçoit par ailleurs pas en quoi l'enseignement des manoeuvres dans le cadre de la "filière libre" sur la voie publique présenterait moins de risques pour la sécurité, et qu'on n'aperçoit pas non plus "en quoi une interdiction d'apprentissage des manoeuvres sur la voie publique, dans le cadre de la filière libre avant «la fin du cycle de formation» ne serait pas contrôlable, au contraire des écoles de conduite", que, d'autre part, l'absence de définition de la notion "fin du cycle de formation" revient à faire reposer sur les écoles de conduite la définition même de la condition posée et partant emporte le risque de ce que lesdites écoles se voient sanctionnées a posteriori de manière discrétionnaire par l'autorité; que dans leur dernier mémoire, ils se réfèrent à leurs écrits de procédure;

Considérant que l'article 22, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté attaqué est libellé comme suit :

" L'enseignement pratique des manoeuvres a lieu sur un terrain d'entraînement approuvé. Il peut avoir lieu sur la voie publique à la fin du cycle de formation.";

Considérant que pour ce qui concerne la comparaison qu'opèrent les requérants entre l'enseignement pratique des manoeuvres au sein d'une école de conduite et l'apprentissage de ces manoeuvres par la voie de la filière "libre", les requérants omettent de préciser, dans leur critique, quelles sont les dispositions réglementaires applicables en la matière pour la filière "libre" de sorte qu'il n'est pas possible de procéder à une comparaison des deux régimes; que sur ce point, le moyen est incomplet;

Considérant, quant aux raisons qui justifient cette exigence, que la partie adverse avance, dans le Rapport au Roi, l'obligation de dispenser l'enseignement théorique et pratique dans les locaux et sur les terrains agréés à cet effet; qu'imposer une telle restriction aux écoles de conduite correspond en effet à la structure du système mis en place par l'arrêté royal attaqué pour l'agrément des écoles de conduite, système qui comporte l'obligation pour chaque école de conduite de disposer au moins d'un terrain d'entraînement pour l'enseignement pratique, lequel comprend l'apprentissage des manoeuvres;

Considérant, quant à l'absence de précision des termes "fin du cycle de formation", qu'il n'est pas déraisonnable d'avoir laissé aux écoles de conduite et aux instructeurs le pouvoir d'apprécier le moment le plus opportun pour permettre à un élève de recevoir l'enseignement pratique sur la voie publique, pouvoir d'appréciation que le Roi a limité à la période de la fin de la formation, laquelle peut, comme l'estime la partie adverse, varier d'un élève à un autre selon les aptitudes de ce dernier et le nombre d'heures enseignées, en manière telle qu'il est justifié de ne pas avoir défini la notion de "la fin du cycle de formation" au moyen de critères qui auraient pu s'avérer être contraignants et contraires à cette liberté nécessaire à l'optimisation de l'enseignement individuel, et de manière plus générale, à la liberté de l'enseignant;

Considérant que le dixième moyen n'est pas fondé;

K. ONZIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 33, § 1^{er}, de l'arrêté royal attaqué, un onzième moyen "du défaut de motivation, de la violation du principe de proportionnalité et du principe de bonne administration de précaution et de l'excès de pouvoir"; que les requérants soutiennent que la durée de stage prévue, à savoir pour les candidats au brevet III 120 heures, au brevet IV 180 heures et au brevet V 300 heures, est manifestement disproportionnée compte tenu de ce que les écoles de conduite ne peuvent, pratiquement, supporter la charge d'un maître de stage et ne disposent pas du nombre d'élèves suffisant pour pouvoir organiser un stage dans des conditions satisfaisantes, et de ce qu'une expérience a déjà été acquise lors de la préparation préalable; qu'ils relèvent que le principe de précaution impliquait également que l'autorité prenne sa décision en parfaite connaissance de cause après avoir obtenu tous les renseignements nécessaires à la prise de sa décision;

Considérant que dans son mémoire en réponse, la partie adverse fait valoir que le nombre d'heures de stage a été fixé compte tenu de la nécessité d'augmenter la qualité des enseignants de la conduite, le stage constituant en effet un élément important de la formation de l'instructeur, qu'il a été tenu compte des difficultés citées par les parties requérantes puisque l'article 26, § 2 de l'arrêté royal a mis en place un système de réduction du nombre d'heures de stage prévues à l'article 33, et qu'elle a pris sa décision munie de tous les renseignements pouvant l'éclairer valablement, sachant que l'exigence en cause est minimaliste comparée à celles prévues dans d'autres pays membres de l'Union européenne, comme l'Allemagne où dix mois de formation sont exigés ou en Norvège où deux ans sont prévus;

Considérant que dans le mémoire en réplique, les requérants estiment que la partie adverse se contente d'affirmations pour justifier la motivation de la disposition litigieuse, et que la mesure apparaît bien disproportionnée en tenant compte des éléments suivants :

" Le stage doit avoir lieu sous la surveillance d'un maître de stage qui doit nécessairement être le directeur de l'école de conduite, le directeur adjoint ou un instructeur titulaire depuis au moins deux ans du brevet correspondant, le maître de stage ne pouvant au surplus être employé que dans une seule école de conduite (voy. l'article 33, § 3 de l'arrêté).
Le nombre de stagiaires est limité à deux par maître de stage tandis que le maître de stage doit lui-même suivre la moitié du nombre d'heures de stage, soit ainsi assister aux cours théoriques et pratiques dispensés par le stagiaire jusqu'à ce que le maître de stage puisse garantir que le stagiaire est apte à dispenser un enseignement efficace et utile (voy. l'article 33, § 4).
Ceci suppose donc que les écoles de conduite aient la possibilité, tant organisationnelle que financière, de libérer le directeur de l'école de conduite, l'éventuel directeur adjoint ou un instructeur répondant à la condition d'ancienneté exigée, pour pouvoir assurer ce stage.
La majorité des écoles de conduite organisent en moyenne une session de 12 heures de cours théoriques par mois. Ceci amènerait donc à ce que le stage pour le brevet III, qui est de 120 heures, s'étale sur une durée de dix mois. On observera également que compte tenu des modifications entrées en vigueur le 1^{er} août 2004, l'obligation de suivre un cours de théorie après deux échecs à l'examen du permis de conduire n'est plus exigée, ce qui diminuera, sensiblement, le nombre d'élèves inscrits auxdits cours de théorie.
En Région flamande au surplus, les cours théoriques sont enseignés au cours des dernières années de l'enseignement secondaire.
Les élèves inscrits pour l'enseignement pratique de la conduite de véhicules de catégories C et D étant peu nombreux, vu la durée du stage pour le brevet V de 300 heures, le stage risque donc bien de s'étendre sur plusieurs années.
La durée du stage ne paraît point au surplus proportionnée au vu de la préparation préalable suivie donnant accès aux brevets.
Enfin, selon l'article 33, § 1^{er} alinéa 2, si le nombre minimum d'heures de stage peut être dirigé (sic) à un quart du minimum fixé, c'est à condition d'avoir suivi la formation préalable prévue à l'article 26, § 2 du même arrêté dont ni les matières, ni les organes chargés de la formation n'ont à ce jour cependant été définis ou agréés par le Ministre. Qui plus est, ces éléments relèvent de la compétence des Régions en application de l'article 4, 6/ de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Cette disposition s'avère donc sans aucune portée pratique."

Considérant que dans son dernier mémoire, la partie adverse soutient que l'augmentation du nombre d'heures de stage est motivée dans le Rapport au Roi, que si elle n'est pas neutre pour les écoles de conduite, cette obligation n'en est pas moins indispensable au regard des exigences de sécurité routière notamment compte tenu de l'absence de formation obligatoire préalable; que se basant sur une étude comparative au niveau européen datant du 10 novembre 2004, elle relève que les durées de stage prévues sont raisonnables au regard des formations imposées dans la plupart des pays européens; qu'elle ajoute, en ce qui concerne le brevet V, que celui-ci n'existait pas dans la réglementation antérieure et que le nombre d'heures de stage de 300 heures sera en

pratique réduit à 200 heures dès lors que tout candidat au brevet V doit être préalablement titulaire d'un brevet II, ce qui lui permet de profiter de la réduction de 2/3 prévue par l'article 33, § 1^{er}, alinéa 3; qu'elle souligne enfin qu'elle a pris en compte la situation des écoles de conduite en prévoyant la possibilité de réduire la durée du stage à un quart des heures fixées pour les candidats qui auraient préalablement participé à une des formations prévues à l'article 26, § 2, que l'arrêté ministériel du 30 janvier 2006 déterminant les matières de la formation préalable visée à l'article 26, § 2, de l'arrêté royal du 11 mai 2004 a mis en oeuvre cette habilitation, que des formations sont, en pratique, déjà dispensées par des organismes agréés au niveau régional;

Considérant que l'article 33, § 1^{er}, de l'arrêté royal attaqué est libellé comme suit :

- " Les candidats au brevet II, III, IV ou V effectuent, après la réussite des épreuves écrite et orale et avant de présenter la leçon modèle, un stage en qualité d'instructeur, dans la discipline correspondant au brevet demandé, dans une école de conduite agréée. Pour chaque brevet, ils dispensent l'enseignement pendant un minimum d'heures :
- brevet II : 300 heures,
 - brevet III : 120 heures,
 - brevet IV : 180 heures,
 - brevet V : 300 heures.
- Pour les candidats qui ont suivi la formation préalable prévue à l'article 26, § 2, ce minimum d'heures est réduit à un quart du minimum d'heures défini ci-dessus. Le candidat à un brevet d'instructeur qui est déjà titulaire d'un autre brevet effectue un stage durant lequel il dispense l'enseignement pendant l'équivalent de 2/3 du minimum d'heures prévues à l'alinéa premier. La durée hebdomadaire du stage est de maximum trente-cinq heures."

que cette disposition est commentée comme suit dans le Rapport au Roi :

- " Le candidat qui a suivi une formation professionnelle dans le cadre des dispositions de l'article 26, § 2, disposera des bases nécessaires à l'exercice de la profession et n'a donc pas besoin d'une longue durée de stage pour pouvoir acquérir le brevet correspondant. Dans son cas, le stage a pour but d'achever cette formation par une mise en situation réelle en école de conduite.

Le candidat au brevet II, III, IV ou V doit effectuer un stage répondant aux conditions de l'article 33; les heures de stage ont été augmentées afin de le familiariser d'avantage avec les particularités de la profession et de tester ses connaissances pédagogiques. Le programme de stage est fixé.";

Considérant que la réglementation précédente fixait le nombre minimum d'heures de stage à 60 heures pour les titulaires du brevet III ou IV et à 200 heures pour les titulaires du brevet II (article 27, §1^{er}, alinéa 2 de l'arrêté royal du 23 mars 1998; le stage était alors effectué après la délivrance du brevet); que l'augmentation du nombre minimum d'heures de stage est dûment justifiée par la partie adverse dans le Rapport

au Roi, et ce par des considérations qui sont en rapport avec la profession exercée par après par les titulaires de brevet; qu'il faut également tenir compte de l'absence de formation professionnelle préalable à l'exercice de cette profession, sauf celle prévue de manière facultative par l'article 26, § 2, de l'arrêté royal attaqué et mise en oeuvre depuis par l'arrêté ministériel du 30 janvier 2006 précité, auquel cas la durée d'un stage est réduite à un quart du nombre d'heures requis, ce qui permet d'encourager cette filière et de diminuer les exigences pour les écoles de conduite; que le nombre minimum d'heures retenu par la disposition litigieuse n'est pas non plus disproportionné au regard des formations imposées dans la plupart des pays européens telle que cela ressort de l'étude comparative au niveau européen du 10 novembre 2004 produite par la partie adverse; que si l'impact de la formation d'un stagiaire n'est pas neutre pour l'école de conduite au sein de laquelle le stagiaire effectue son stage, elle est due non pas tant à cette augmentation de la durée minimum du stage qu'aux obligations annexes qui pèsent sur le maître de stage et les écoles de conduite, obligations qui ne sont toutefois pas critiquées par le moyen; que le onzième moyen n'est pas fondé;

L. DOUZIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 33, § 4, alinéa 6, de l'arrêté attaqué, un douzième moyen "de l'incompétence de l'auteur de l'acte, de la violation de l'article 23, § 3, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la sécurité routière, du principe général de la liberté contractuelle tel que consacré par l'article 1134 du Code civil, du principe de la liberté du commerce et de l'industrie résultant du décret d'Allarde des 2 et 17 mars 1791, des principes relatifs à la délégation de compétence, du défaut de motivation et de l'excès de pouvoir"; que dans une seconde branche, ils estiment que, "conformément à l'article 23, § 3, de la loi précitée du 16 mars 1968, il appartenait, à tout le moins, au Roi de fixer les conditions suivant lesquelles devait être déterminée l'école de conduite «tenue à accepter des stagiaires»", et que la délégation au ministre ou à son délégué ne pouvait être faite que pour la prise de mesures d'exécution dont les principes devaient au préalable être fixés par le Roi;

Considérant, sur la seconde branche du moyen, que la partie adverse fait valoir que les principes des mesures d'exécution sont fixés dans l'article litigieux lui-même, puisque les écoles ne sont tenues d'accepter que les stagiaires qui ont fait la preuve de leur impossibilité à trouver une école de conduite, seule condition prévue pour qu'une école doive accepter un stagiaire, le ministre ou son délégué ne pouvant en imposer d'autres; que dans son dernier mémoire, la partie adverse soutient qu'elle

a précisé les cas dans lesquels le ministre pouvait faire application de cette prérogative, que si l'utilisation du verbe "savoir" dans la version française de l'arrêté n'est pas la plus adéquate, le sens de cette condition n'en est pas moins précis comme le confirme la version néerlandaise du texte de sorte que le pouvoir du ministre est suffisamment encadré;

Considérant que l'article 33, § 4, alinéa 6, de l'arrêté royal attaqué est libellé comme suit :

" Le Ministre ou son délégué peut désigner une école de conduite à accepter des stagiaires si un stagiaire fournit la preuve qu'il ne sait pas trouver une école de conduite pour faire son stage.";

que dans le projet soumis à la section de législation, cette disposition prévoyait que "Le ministre ou son délégué peut obliger une école de conduite à accepter des stagiaires"; que dans son avis sur le projet, la section de législation a observé qu' "au paragraphe 4, alinéa 6, il appartient au projet de prévoir les circonstances et conditions dans lesquelles le ministre ou son délégué peut obliger une école de conduite à accepter des stagiaires";

Considérant que si la disposition litigieuse prévoit une circonstance autorisant le ministre ou son délégué à recourir à cette solution, force est de constater que le libellé de celle-ci est vague et ambigu quant à l'hypothèse envisagée; que cette disposition ne précise pas non plus comment le stagiaire doit fournir la preuve de l'impossibilité de trouver une école de conduite et ne détermine pas plus le ou les critères selon lesquels une école sera désignée; qu'il est d'autant plus nécessaire que le Roi détermine les principes applicables en la matière que cette mesure n'est pas sans présenter des conséquences significatives pour l'école qui sera désignée de la sorte; que le moyen est fondé en sa seconde branche;

M. TREIZIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 43 de l'arrêté royal attaqué, un treizième moyen "du défaut de motivation, de la violation du principe de l'audition préalable, du principe de proportionnalité, du principe de la liberté du commerce et de l'industrie tels que consacrés par le décret d'Allarde des 2 et 17 mars 1791, et de l'excès de pouvoir"; que dans une première branche, ils indiquent que suivant le principe général de l'audition préalable, toute mesure grave fondée sur un comportement de l'intéressé ne peut être prise sans son audition préalable, et que surabondamment, l'on n'aperçoit pas les motifs objectifs et raisonna-

bles qui autoriseraient le ministre à être dispensé de procéder à une audition préalable en cas de suspension préventive immédiate; que dans une seconde branche, ils estiment qu'il apparaît que la suspension préventive immédiate ne se voit assortie d'aucune limitation dans le temps, ce qui ne repose sur aucun motif objectif et raisonnable, que cette mesure est susceptible de rendre impossible la poursuite de l'activité de l'école de conduite et que toute limitation à la liberté du commerce et de l'industrie doit cependant être justifiée et être proportionnelle avec le but poursuivi; qu'ils ajoutent dans leur mémoire en réplique que si l'absence d'ouverture de la procédure de suspension ordinaire dans le délai fixé entraîne la caducité de la suspension préventive immédiate, il n'empêche qu'une fois cette procédure de suspension ordinaire entamée, la suspension préventive immédiate n'est assortie d'aucune limitation dans le temps;

Considérant que l'article 43 de l'arrêté royal critiqué est rédigé comme suit :

- " Le Ministre ou son délégué peut suspendre, avec effet immédiat, l'autorisation de diriger ou d'enseigner d'un membre du personnel d'une école de conduite qui fait l'objet d'une instruction judiciaire ou d'une procédure de poursuites pénales pour infraction à l'article 12, § 1^{er}, 1^o, a) et b), et dont la présence au sein de l'école est incompatible avec l'enseignement.
Dans le temps strictement nécessaire et au maximum dans les dix jours ouvrables qui suivent la mesure de suspension immédiate, la procédure de retrait ou de suspension prévue à l'article 42 est engagée. A défaut, la suspension cesse de plein droit.";

que dans le Rapport au Roi, les articles 42 et 43 de l'arrêté attaqué sont commentés comme suit :

- " Article 42
Cet article prévoit la possibilité pour le Ministre ou son délégué de retirer ou de suspendre l'autorisation de diriger ou d'enseigner pour une durée de 8 jours au moins et de 2 ans au plus dans les cas de non-respect des dispositions des chapitres IV et V de l'arrêté.
Un principe de proportionnalité des sanctions identique à celui prévu à l'article 41 est prévu.
Afin d'assurer le respect des droits de la défense, l'intéressé et, le cas échéant, le directeur, doivent être entendus au préalable.
L'article fixe également les conséquences d'un retrait ou d'une suspension.

Article 43

Une procédure qui permet d'écarter un membre du personnel dont le comportement justifie une suspension immédiate est instaurée. Les droits de la défense, et le principe de présomption d'innocence sont sauvegardés.";

Considérant, quant à la première branche, qu'il résulte du Rapport au Roi que les auteurs du texte n'ont pas envisagé qu'un membre du personnel d'une école de conduite fasse l'objet d'une mesure de suspension sans avoir préalablement été entendu, y compris avant une mesure de suspension "avec effet immédiat"; que si cette précision

n'apparaît pas dans le texte de l'article 43, l'adage Audi alteram partem constitue un principe général de droit qui est applicable même sans texte; que la première branche n'est pas fondée;

Considérant, quant à la seconde branche, que, comme l'a indiqué la section de législation du Conseil d'Etat dans son avis donné sur ce même article alors en projet, "cette suspension ne peut durer que le temps strictement nécessaire pour entamer une procédure de suspension ordinaire"; qu'il s'ensuit que cette mesure de suspension avec effet immédiat doit cesser soit de plein droit à défaut pour l'autorité d'avoir entamé une procédure de retrait ou de suspension dans le délai prévu, comme le précise l'article 43, alinéa 2, de l'arrêté attaqué, soit par l'effet de la mise en oeuvre de la procédure de retrait ou de suspension prévue à l'article 42, les règles propres à cette procédure prenant alors le pas sur celles ayant gouverné la mesure de suspension avec effet immédiat; que l'article 43, alinéa 2, de l'arrêté attaqué ne prévoit pas que la mesure de "suspension immédiate" se prolongerait lorsque la procédure prévue à l'article 42 du même arrêté a été entamée; que le moyen manque en fait en sa seconde branche;

N. QUATORZIEME MOYEN

Considérant que les requérants prennent, à l'encontre de l'article 47, § 1^{er}, de l'arrêté attaqué, un quatorzième moyen "du défaut de motivation, de la violation du principe de proportionnalité, des articles 10 et 11 de la Constitution et de l'excès de pouvoir"; qu'ils font valoir que selon l'article 47, § 1^{er}, de l'arrêté attaqué, le titulaire d'un agrément d'école de conduite délivré avant l'entrée en vigueur de l'arrêté querellé doit demander le renouvellement de cet agrément, conformément aux dispositions de l'arrêté, dans un délai de trois ans au plus tard après cette entrée en vigueur et que les dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 s'appliquent auxdites écoles de conduite tant qu'il n'a pas été statué sur la demande de renouvellement, que l'article 47 paraît ainsi rendre applicable l'ensemble des dispositions de l'arrêté attaqué au jour où il est statué sur la demande de renouvellement, sans tenir compte du délai de trois ans dans lequel les écoles de conduite agréées peuvent introduire leur demande de renouvellement, que si les anciennes dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 ne peuvent demeurer indéfiniment applicables, il est manifestement disproportionné de rendre les dispositions du nouveau régime applicable au jour où il est statué sur la demande de renouvellement sans tenir compte du délai effectivement nécessaire et prévu pour les écoles de conduite agréées au jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté attaqué de pouvoir effectivement se mettre en conformité avec les nouvelles dispositions de celui-ci et, le cas échéant, de devoir ainsi, dans le délai qui leur est reconnu, introduire plusieurs

demandes qui lui permettraient effectivement de se mettre en conformité avec les nouvelles exigences prévues, que l'on n'aperçoit pas les motifs pour lesquels un même régime devrait être appliqué d'une part aux écoles de conduite qui introduiraient leur demande de renouvellement, avec diligence, au début de la période transitoire de trois ans, et d'autre part, celles qui le feraient à l'expiration de cette période;

Considérant que l'article 47, § 1^{er}, de l'arrêté attaqué est libellé comme suit :

" § 1^{er} . Le titulaire d'un agrément d'école de conduite délivré avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, demande le renouvellement de son agrément conformément aux dispositions du présent arrêté.
Ce renouvellement est demandé au Ministre ou à son délégué selon la procédure visée à l'article 5, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté. Pour ce renouvellement, les redevances visées à l'article 10, § 1^{er}, ne sont pas d'application.
Les dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur s'appliquent aux écoles de conduite tant qu'il n'a pas été statué sur la demande de renouvellement.";

que selon l'article 49, l'arrêté attaqué est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004, six mois après sa publication au Moniteur belge;

Considérant que la période transitoire contestée, laissée aux requérants, en tant que titulaires d'agréments existants pour demander le renouvellement de ceux-ci, a pris fin le 1^{er} décembre 2007; qu'invités par l'auditeur-rapporteur à justifier leur intérêt actuel à l'annulation de la disposition litigieuse, les requérants n'ont fourni aucune explication dans leur dernier mémoire; que le conseil des requérants a avisé le Conseil d'Etat par lettre du 12 janvier 2010 de ce que les requérants avaient demandé et obtenu le renouvellement de leur agrément sur la base de cette disposition transitoire; que le Conseil d'Etat ne peut que constater que les requérants ne justifient plus d'un intérêt au moyen; que le moyen est irrecevable,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La demande de reprise d'instance introduite par la société privée à responsabilité limitée DIRVA est accueillie.

Article 2.

La requête n'est pas recevable dans le chef des première, troisième, cinquième, neuvième, dixième et onzième requérantes.

Article 3.

Sont annulés dans l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur, publié au Moniteur belge du 1^{er} juin 2004 :

- l'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 7/,
- l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2,
- l'article 16, § 2, alinéa 5,
- l'article 33, § 4, alinéa 6.

Article 4.

La requête est rejetée pour le surplus.

Article 5.

Le présent arrêt sera publié par extrait au Moniteur belge.

Article 6.

Les dépens, liquidés à la somme de 2100 euros, sont mis à la charge des première, troisième, cinquième, neuvième et onzième requérantes et à la charge de la masse de la faillite de la société privée à responsabilité limitée AUTO ECOLE TALMASSE PLUS, à concurrence de 175 euros chacune, et à la charge de la partie adverse à concurrence de 1050 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la VI^e chambre, le vingt-sept janvier deux mille dix par :

MM. LEWALLE,
NIHOUL,
KOVALOVSKY,
M^{me} HUGÉ,

Conseiller d'Etat, Président f.f.,
Conseiller d'Etat,
Conseiller d'Etat,
Greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

C. HUGÉ.

P. LEWALLE.