

Texte français (titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973).

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF
IX^e CHAMBRE
A R R Ê T

n° 227.117 du 15 avril 2014
A.208.811/IX-8004

En cause : la RÉGION FLAMANDE
 assistée et représentée par
 M^{es} Paul Van Orshoven et Bart Martel, avocats,
 ayant leur cabinet à 1050 Bruxelles,
 avenue Louise 99
 où il est fait élection de domicile

contre :

 l'ÉTAT BELGE, représenté par :
 1. le ministre des Affaires étrangères
 2. le secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie
 et à la Mobilité,
 assistés et représentés par
 M^{es} Bart Van Hyfte et Laurent Delmotte, avocats,
 ayant leur cabinet à 1060 Bruxelles
 avenue de la Toison d'Or, 77
 où il est fait élection de domicile

I. Objet du recours

1. Le recours, introduit le 14 mai 2013, a pour objet l'annulation de l'arrêté royal du 27 février 2013 'modifiant l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' (M.B. 15 mars 2013) dans la mesure où il insère l'article 3/1, § 2, dans l'arrêté royal du 2 juin 2010.

II. Déroulement de la procédure

2. La partie adverse a introduit un mémoire en réponse et la partie requérante a introduit un mémoire en réplique.

M. Walter Van Noten, premier auditeur chef de section, a rédigé un rapport.

La partie requérante et la partie adverse ont introduit un dernier mémoire.

Les parties ont été convoquées à l'audience qui s'est tenue le 3 mars 2014.

M. Daniël Moons, conseiller d'État, a fait rapport.

Me Bart Martel, avocat, qui comparaît pour la partie requérante et Me Bart Van Hyfte, avocat, qui comparaît pour la partie adverse, ont été entendus.

M. Alexander Van Steenberge, auditeur, a donné un avis conforme au présent arrêt.

Il a été fait application des dispositions sur l'emploi des langues, énoncées au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Cadre réglementaire

3.1. L'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968 'relative à la police de la circulation routière' (ci-après : la loi sur la circulation routière) confère au Roi le pouvoir d'arrêter des règlements généraux « ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique ».

L'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' (ci-après : l'arrêté royal du 2 juin 2010) a notamment été pris en exécution de cet article. Cet arrêté règle les conditions dans lesquelles les utilisateurs de véhicules exceptionnels sont autorisés à mettre ces véhicules en circulation sur la voie publique. Il règle en particulier les obligations des utilisateurs, des accompagnateurs et des chauffeurs de ces véhicules.

3.2. L'arrêté royal du 27 février 2013 'modifiant l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' (ci-après : l'arrêté royal du 27 février 2013) modifie diverses dispositions de l'arrêté royal du 2 juin 2010. L'article 3 de l'arrêté royal du 27 février 2013 insère, dans l'arrêté royal du 2 juin 2010, un article 3/1, dont le paragraphe 2 s'énonce comme suit :

« Les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires suspendant ou modifiant l'application des dispositions du présent arrêté pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement (lire : de chargement et de déchargement), les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux ».

Il s'agit de la disposition attaquée.

IV. Examen du deuxième moyen

Point de vue des parties

4. Le moyen est pris de la violation de l'article 39 de la Constitution et de l'article 6, § 1^{er}, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : LSRI), ainsi que de la violation du principe de proportionnalité, en ce que l'article 3/1, § 2, confère aux conseils communaux le pouvoir d'adopter certains règlements complémentaires de circulation routière, alors que cette compétence appartient aux régions.

La partie requérante soutient qu'en ce qui concerne les travaux publics et le transport, les régions, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, LSRI, sont

notamment compétentes pour « 1° les routes et leurs dépendances ; [...] ; 2°*bis* le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges; 3° les ports et leurs dépendances ». Selon les travaux préparatoires relatifs à cette disposition, il s'agit d'une compétence de gestion au sens large et la Cour constitutionnelle elle-même a déjà considéré à plusieurs reprises que les compétences exclusives précitées doivent s'entendre au sens large.

La partie requérante se réfère ensuite à l'arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004 dans lequel la Cour constitutionnelle a déduit de la lecture de l'article 6, § 1^{er}, X, LSRI, précité, combiné avec l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, LSRI, – qui dispose que les gouvernements régionaux sont associés à « l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports » – que les régions sont compétentes pour réglementer la gestion de la voirie terrestre et des voies hydrauliques dans l'acception la plus large du vocable, à l'exception de l'adoption de règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, qui est une compétence fédérale, et qu'ainsi le Roi est habilité à arrêter les règlements généraux sur la base de l'article 1^{er} de la loi sur la circulation routière mais que les régions sont compétentes pour édicter des règlements complémentaires. Il s'agit de règlements ayant un champ d'application particulier, qui visent à adapter la réglementation en matière de circulation aux circonstances locales ou particulières. De par leur nature, ils ne peuvent pas comporter de règles de police générale. La partie requérante fait référence aux articles 2, 2*bis* et 3, de la loi sur la circulation routière et à l'arrêt n° 191.155 du 9 mars 2009, en cause la Région flamande, dans lequel le Conseil d'État a lui aussi jugé que des règlements complémentaires de circulation routière relèvent de la compétence des régions.

Selon la partie requérante, la disposition contestée prévoit précisément des mesures dans le domaine des règlements complémentaires de circulation routière, ce qui relève de la compétence des régions. L'article 3/1, §

2, précité, confère aux conseils communaux le pouvoir d'arrêter des règlements complémentaires concernant « le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement (lire : de chargement et de déchargement), les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux ». Il s'agit par conséquent de règlements ayant un champ d'application particulier, qui visent à adapter la réglementation en matière de circulation aux circonstances locales ou particulières et qui, de par leur nature, ne comportent pas de règles de police générale. En outre, les règlements complémentaires doivent avoir trait à la circulation dans les ports maritimes ou fluviaux, ce qui est une compétence régionale exclusive et cela vaut *a fortiori* pour les voies gérées par la Région flamande.

La partie requérante conclut qu'il n'appartient pas à l'autorité fédérale de prendre des mesures en matière de règlements complémentaires qui s'appliquent au trafic entre les quais d'embarquement et de débarquement (lire : de chargement et de déchargement), les dépôts, les hangars et les magasins situés dans les ports maritimes ou fluviaux, ni de permettre aux conseils communaux d'arrêter des règlements complémentaires en la matière.

5.1. La partie adverse constate que la partie requérante ne conteste pas la compétence de l'autorité fédérale pour réglementer le transport exceptionnel, dans le cadre de la compétence de cette dernière autorité, en vue d'adopter, conformément à l'article 6, § 4, 3°, LSRI, les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports. Elle indique que dans la mesure où la partie requérante conteste la compétence de l'autorité fédérale pour habiliter les communes à suspendre ou à modifier le champ d'application de l'arrêté royal du 2 juin 2010 par la voie de règlements complémentaires, la partie requérante confond essentiellement l'adoption de règlements complémentaires avec la possibilité de suspendre ou de modifier le champ d'application de l'arrêté royal du 2 juin 2010.

Concernant l'article 3/1, § 2, inséré, la partie adverse soutient avant tout que la partie requérante estime à tort qu'elle seule serait compétente

pour édicter des règlements complémentaires de circulation routière. Dans son arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004, la Cour constitutionnelle a jugé que l'autorité fédérale ne pouvait pas modifier l'article 2 de la loi sur la circulation routière sans tenir compte des compétences des régions. Il ne peut toutefois se déduire de cet arrêt que l'autorité fédérale ne serait plus du tout compétente en matière de règlements complémentaires. Dans son avis n° 43.437/AV du 18 septembre 2007, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a considéré qu'un tel point de vue repose sur une lecture erronée de l'arrêt n° 174/2004 et que l'autorité fédérale demeure compétente pour agir, dans le cadre de ses compétences, dans le domaine des règlements complémentaires de circulation. Par conséquent, la compétence pour édicter des règlements complémentaires en cette matière est une compétence accessoire qui est liée à une compétence principale, et tant l'autorité fédérale que les régions sont compétentes pour adopter des règlements complémentaires de circulation, chacune dans leur sphère de compétence propre.

La partie adverse soutient ensuite qu'il ressort de l'arrêt n° 191.155 du 9 mars 2009, en cause la Région flamande, que les régions peuvent uniquement compléter ou rendre plus strictes, par des règlements complémentaires de circulation routière, les règles de police générale arrêtées par l'autorité fédérale. Dès lors, la partie adverse estime qu'il revient uniquement à l'autorité fédérale de conférer aux communes le pouvoir de suspendre ou de modifier le champ d'application de l'arrêté royal du 2 juin 2010. Les régions ne sont en effet pas compétentes pour suspendre ou modifier les règles de police générale adoptées par l'autorité fédérale. L'autorité fédérale est la seule autorité compétente en ce qui concerne les règlements complémentaires prévus par la disposition attaquée et peut, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VIII, alinéa 1^{er}, 1^o, combiné avec l'article 6, § 1^{er}, VIII, dernier alinéa, LSRI, déléguer cette compétence aux communes. Ce faisant, il n'est pas porté atteinte à la compétence des régions pour compléter ou rendre plus stricte dans le cadre de leurs compétences, par la voie de règlements complémentaires, l'arrêté royal du 2 juin 2010.

5.2. Enfin, la partie adverse observe encore que l'adhésion au point de vue de la partie requérante emporterait que l'autorité fédérale ne serait plus compétente pour déterminer le champ d'application de sa propre réglementation et que les régions pourraient décider, commune par commune, de suspendre ou de modifier le code de la route.

Elle conclut que seule l'autorité fédérale est compétente pour adapter le champ d'application des règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, en ce sens que les communes sont habilitées à modifier ou à suspendre l'application de l'arrêté royal du 2 juin 2010.

6. La partie requérante réplique que la partie adverse situe à tort la disposition attaquée dans le cadre de la compétence fédérale en matière de police générale sur la circulation routière. Un règlement qu'une commune adopte sur une partie déterminée de son territoire – en l'espèce, les routes situées dans les ports maritimes ou fluviaux – ne peut en effet pas être un règlement général et de tels règlements – qui ont un champ d'application particulier et visent à adapter la réglementation de la circulation routière aux circonstances locales – ne peuvent pas, de par leur nature même, contenir de règles de police générale régissant la circulation routière. Le fait qu'il ne s'agit, dans la disposition attaquée, que d'une habilitation à modifier ou suspendre l'arrêté royal du 2 juin 2010 n'y change rien, puisque cette habilitation emporte qu'une réglementation adaptée aux circonstances locales et particulières, qui déroge à la réglementation générale, s'appliquera localement, ce qui implique que la décision du conseil communal doit être qualifiée de règlement complémentaire au sens de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

La partie requérante conteste ensuite la thèse de la partie adverse selon laquelle la compétence pour édicter des règlements complémentaires de circulation routière est une compétence accessoire liée à une compétence principale et que l'autorité fédérale est dès lors demeurée compétente pour adopter des règlements complémentaires de circulation routière lorsque ceux-ci

relèvent d'une de ses compétences. Selon elle, les régions disposent d'une compétence exclusive en ce qui concerne tous les règlements complémentaires de circulation routière. Le fait qu'il s'agirait d'une compétence accessoire ne trouve tout d'abord pas appui dans la LSRI qui rend l'autorité fédérale uniquement compétente pour la police générale en matière de circulation routière. Il s'agit d'une compétence réservée qui constitue une exception aux compétences exclusives des régions en la matière, de sorte que cette compétence doit être strictement interprétée et que seuls les règlements généraux de la circulation routière peuvent s'inscrire dans la compétence de l'autorité fédérale. Le régime des compétences accessoires constitue en outre une exception aux règles répartitrices de compétences selon le régime des compétences exclusives et le caractère accessoire d'une compétence ne saurait dès lors être admis sans qu'un fondement juridique exprès existe à cette fin. Par ailleurs, selon la partie requérante, la partie adverse fonde son point de vue sur une analyse d'un avis de la section de législation du Conseil d'État qui ne trouve plus appui dans la jurisprudence récente de la Cour constitutionnelle. Dans cette jurisprudence – les arrêts n^{os} 59/2010 du 27 mai 2010, 2/2012 du 11 janvier 2012 et 48/2013 du 28 mars 2013 – l'examen de la Cour constitutionnelle se limite à la question de savoir si les dispositions contestées relèvent du domaine des règlements complémentaire de circulation, auquel cas la compétence des régions est admise, et n'examine nullement le lien avec une autre compétence.

La partie requérante fait en outre valoir que même s'il faut admettre que la compétence en matière de règlements complémentaires de circulation routière serait une compétence accessoire et que tant l'État fédéral que les régions seraient donc compétents en la matière, chacun pour ce qui le concerne, la matière réglée par la disposition attaquée se rapporte essentiellement à des compétences régionales exclusives, de sorte qu'en l'espèce, la compétence relative aux règlements complémentaires revient aux régions. Les règlements complémentaires visés dans la disposition attaquée concernent en effet la circulation dans les ports maritimes et fluviaux, pour lesquels les régions sont compétentes en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 3^o, LSRI. Par ailleurs, en vertu de la compétence relative aux routes et à leurs

dépendances, visée à l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1^o, LSRI, les régions disposent également de compétences en matière de transport exceptionnel, c'est-à-dire dans la mesure où il s'agit d'une réglementation qui concerne la gestion des infrastructures routières et qui vise essentiellement à protéger celles-ci des dommages.

Selon la partie requérante, il n'appartient dès lors pas à l'autorité fédérale de prendre des mesures en matière de règlements complémentaires qui s'appliquent à la circulation entre les quais d'embarquement et de débarquement (lire : de chargement et de déchargement), les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux et pas non plus, par conséquent, de permettre aux conseils communaux d'édicter ces règlements complémentaires.

En outre, la partie requérante déclare que la délégation accordée par la disposition attaquée peut conduire à l'exercice d'une compétence régionale. Les conseils communaux peuvent en effet suspendre ou modifier les dispositions de l'arrêté royal du 2 juin 2010 – et donc par exemple aussi le compléter dans le domaine des routes et de leurs dépendances – sans que cette possibilité soit en aucune manière limitée ou restreinte quant au contenu.

Par ailleurs, la partie requérante estime que c'est à tort que la partie adverse recherche également un fondement à la délégation accordée aux conseils communaux, prévue par la disposition attaquée, dans l'article 6, § 1^{er}, VIII, alinéa 1^{er}, 1^o, combiné avec l'article 6, § 1^{er}, VIII, dernier alinéa, LSRI. Elle fait valoir que ces dispositions ne s'appliquent pas, dès lors qu'en l'espèce, ce n'est pas une compétence fédérale qui est en cause mais une compétence régionale exclusive.

7. En ce qui concerne la compétence d'édicter des règlements complémentaires de circulation routière, la partie adverse soutient dans son dernier mémoire que l'autorité fédérale est bel et bien compétente dans la mesure où ces règlements complémentaires s'inscrivent dans l'exercice de ses

compétences. Il ne résulte nullement des arrêts de la Cour constitutionnelle, cités par la partie requérante, que des règlements complémentaires de circulation seraient une compétence exclusive des régions. C'est également ce qui ressort de l'avis de la section de législation du Conseil d'État n° 43.518/AG du 18 septembre 2007 – qui, à cet égard, admet formellement la compétence de l'autorité fédérale et décrit explicitement ses conséquences en ce qui concerne l'organisation du contrôle auquel de tels règlements complémentaires peuvent être soumis – ainsi que de l'avis de la section de législation du Conseil d'État n° 52.007/VR du 16 octobre 2012 – qui énonce que les régions peuvent arrêter des règlements complémentaires de circulation pour autant que ces règlements portent sur des matières qui relèvent de leur compétence et qu'ils respectent les compétences de l'autorité fédérale.

Ensuite, la partie adverse conteste la thèse selon laquelle les régions seraient compétentes, en l'espèce, au motif que les règlements complémentaires prévus dans la disposition attaquée relèvent des compétences régionales concernant les routes et leurs dépendances et les ports et leurs dépendances. Elle souligne que la disposition attaquée permet de modifier ou de suspendre des règles de police générale et que seule l'autorité fédérale est compétente à cet effet en vertu de la compétence fédérale en matière de règles de police générale et de réglementation relatives aux communications et aux transports. La circonstance que l'arrêté royal du 2 juin 2010 s'applique au trafic qui se déplace sur les routes régionales et leurs dépendances, y compris les ports et leurs dépendances – qui sont des compétences régionales – ne conduit pas une autre conclusion. Comme l'indique la partie adverse, les régions peuvent certes adopter des règlements complémentaires dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées, mais uniquement dans la mesure où ceux-ci complètent ou renforcent les règles existantes de police générale – qui doivent toujours continuer à s'appliquer. Seule l'autorité fédérale est compétente en matière de règlements complémentaires qui suspendent ou modifient les règles générales en matière de transport exceptionnel et seule cette autorité peut déléguer cette compétence aux conseils communaux en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VIII, alinéa 1^{er}, 1^o, combiné avec l'article 6, § 1^{er}, VIII, dernier

alinéa, LSRI. L'arrêt n° 48/2013 du 28 mars 2013 de la Cour constitutionnelle ne peut conduire à une autre conclusion, dès lors que dans cette affaire, il s'agissait de compléter et non de suspendre ou de modifier la réglementation générale. Les règlements complémentaires que prévoit la disposition attaquée sont précisément des règlements susceptibles de suspendre ou de modifier l'application des règles de police générale prévues par l'arrêté royal du 2 juin 2010 – pour lesquels l'autorité fédérale est compétente – et non des règlements complémentaires pouvant renforcer ou compléter cet arrêté royal – ce qui relèverait de la compétence des régions. Le fait que la disposition attaquée ne l'ait pas prévu expressément ne conduit pas à une autre conclusion, puisque l'exercice de la délégation par les conseils communaux ne peut évidemment se faire qu'en tenant compte de la compétence de l'autorité fédérale. La partie adverse conclut que l'autorité fédérale est dès lors bel et bien compétente en l'espèce et se demande encore si la partie requérante a réellement l'intention d'empêcher que les communes puissent assouplir la réglementation contraignante en matière de transport exceptionnel, alors que la Région flamande n'est elle-même pas compétente pour autoriser des exceptions à l'arrêté royal du 2 juin 2010.

Appréciation

8.1. L'article 6, § 4, 3°, LSRI est rédigé comme suit :

« Les Gouvernements seront associés :

[...]

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport ».

Il découle de cette disposition que l'adoption de règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports est une compétence fédérale, même si les gouvernements régionaux doivent être associés à leur élaboration.

Selon les travaux préparatoires de l'article 6, § 4, 3°, LSRI précité, la « police générale [de la circulation] » concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transports ». En ce qui concerne les voiries publiques, il s'agit en particulier de « la police de la circulation routière » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E., 1988, n° 516/1, p. 21).

La « réglementation relative aux communications » a trait au déroulement du trafic dans son ensemble et vise à organiser la circulation en manière telle qu'elle soit fluide et ne présente aucun risque pour autrui, ainsi qu'à prévenir l'apparition de situations dangereuses. (Cour constitutionnelle, 16 janvier 1997, n° 2/97).

La compétence en matière de police générale et de réglementation relative aux communications est dans ce cas la compétence pour régler l'ordre du trafic routier proprement dit. Dans la pratique, il est souvent question de « Code de la route ».

8.2. En exécution de l'article 39 de la Constitution, l'article 6, § 1^{er}, LSRI, attribue notamment les matières suivantes aux régions :

« X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport :
1° les routes et leurs dépendances;
[...]
2°*bis* le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges;
3° les ports et leurs dépendances;
[...] ».

Les travaux parlementaires de la LSRI définissent les compétences attribuées aux régions en matière de travaux publics et de transport comme étant une « compétence de gestion au sens large » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E., n° 516/1, p.13; *Doc. parl.*, Sénat, 1992-93, n° 558-5, p. 412).

Il faut considérer que le Constituant et le législateur spécial, dans la mesure où ils n'en disposent pas autrement, ont attribué aux communautés et

aux régions toute la compétence d'édicter les règles propres aux matières qui leur ont été transférées. Sauf dispositions contraires, le législateur spécial a transféré aux communautés et aux régions l'ensemble de la politique relative aux matières qu'il a attribuées.

8.2.1. Il ressort de la combinaison des articles 6, § 1^{er}, X, et 6, § 4, 3, LSRI, précités, ainsi que des travaux préparatoires de ces dispositions, que les régions sont effectivement compétentes pour régler la gestion de la voirie terrestre et des voies hydrauliques au sens le plus large du terme, mais que cette attribution de compétence ne comprend pas le pouvoir d'adopter les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, compétence demeurée fédérale, même si les gouvernements de régions doivent être associés à leur élaboration.

8.2.2. Les règlements généraux que le Roi peut arrêter sur la base de l'article 1^{er} de la loi relative à la circulation routière appartiennent aux règles de la police générale et de la réglementation de la circulation et des transports. Cet article fait partie du chapitre I^{er}, 'Règlements généraux', de la loi précitée.

En plus de l'habilitation pour arrêter les règlements généraux, la loi relative à la circulation routière prévoit la possibilité d'édicter des règlements communaux complémentaires. C'est ainsi, par exemple, que l'article 2 charge les conseils communaux d'arrêter les règlements applicables uniquement aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Les articles 2, 2*bis* et 3 de la loi relative à la circulation routière font partie du chapitre II 'Règlements complémentaires'.

Les règlements complémentaires ont donc un champ d'application particulier et ils visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. De par leur nature même, les règlements complémentaires de circulation ne peuvent comporter de règles de police générale.

Il s'ensuit que les règlements complémentaires de circulation visés aux articles 2, 2*bis* et 3 de la loi relative à la circulation routière, relèvent de la compétence des régions (Cour constitutionnelle, 27 mai 2010, n° 59/2010, 28 mars 2013, n° 48/2013).

8.2.3. Conformément à cette jurisprudence récente de la Cour constitutionnelle en ce qui concerne les articles 6, § 1^{er}, X, et 6, § 4, 3^o, LSRI, il y a lieu de considérer que les règlements communaux complémentaires relatifs à la police de la circulation routière, comme en l'espèce dans les zones portuaires, ne relèvent pas de la compétence de l'autorité fédérale en matière de « police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports », au sens de l'article 6, § 4, 3^o, LSRI. Ces règlements communaux complémentaires sont en effet uniquement destinés à être appliqués sur les voies publiques situées sur le territoire de la commune qui les approuve. Ils relèvent dès lors de la compétence en matière de gestion des routes que l'article 6, § 1^{er}, X, LSRI, attribue aux régions, le cas échéant liée aux compétences des régions relatives aux administrations locales (article 6, § 1^{er}, VIII, alinéa 1^{er}, LSRI).

8.2.4. Cette compétence confiée aux régions en matière de règlements complémentaires de circulation permet à celles-ci de déroger aux règles de police générale que l'autorité fédérale adopte en matière de police sur la circulation routière, mais uniquement en tant que ces règlements complémentaires, au sens de la jurisprudence précitée de la Cour constitutionnelle, ont un champ d'application particulier, qu'ils visent à adapter aux circonstances locales ou particulières cette réglementation relative à la circulation et qu'ils ne comportent pas, de par leur nature, de règles ayant une portée générale.

8.2.5. Au regard de la jurisprudence précitée de la Cour constitutionnelle, il faut par conséquent considérer que le Roi n'est plus habilité à conférer aux conseils communaux la compétence d'édicter des règlements communaux complémentaires de circulation.

9. Il n'en demeure pas moins que, dans l'exercice de leurs compétences, les régions sont tenues de respecter les compétences de l'autorité fédérale. Plus particulièrement, les règlements complémentaires de circulation routière qu'elles adoptent ne peuvent pas être contraires aux règles de circulation que l'autorité fédérale a édictées sur la base de l'article 6, § 4, 3°, LSRI, sauf si l'autorité fédérale a prévu une possibilité d'y déroger.

10. L'arrêté royal du 2 juin 2010 a été pris conformément à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi sur la circulation routière et relève ainsi des règles de circulation qui sont demeurées une compétence fédérale en vertu de l'article 6, § 4, 3°, LSRI. En conséquence, il appartient exclusivement à l'autorité fédérale de déterminer les cas dans lesquels il peut être dérogé à l'arrêté royal du 2 juin 2010. Concernant la disposition attaquée, c'est donc cette autorité qui était compétente pour prévoir que l'application des dispositions de l'arrêté royal du 2 juin 2010 peut être suspendue ou modifiée pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement (lire : de chargement et de déchargement), les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux.

11. La possibilité prévue dans la disposition attaquée de suspendre ou de modifier l'application des dispositions de l'arrêté royal du 2 juin 2010 dans une zone portuaire déterminée doit être mise en œuvre par des règlements complémentaires. Ces règlements complémentaires relèvent de la compétence en matière de « routes et leurs dépendances » et de « ports et leurs dépendances » que l'article 6, § 1^{er}, X, LSRI attribue aux régions. Il en découle que la disposition attaquée viole les règles répartitrices de compétence invoquées dans le moyen dans la mesure où l'adoption de règlements complémentaires relatifs au transport exceptionnel est confiée aux conseils communaux. Il revient en effet aux régions de désigner les autorités qui sont compétentes pour fixer les règlements complémentaires de circulation routière.

12. Le moyen est fondé dans la mesure exposée ci-dessus.

D É C I D E :

- 1. Le Conseil d'État annule l'article 3 de l'arrêté royal du 27 février 2013 'modifiant l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels', dans la mesure où il insère l'article 3/1, § 2, dans l'arrêté royal précité du 2 juin 2010.**
- 2. Le présent arrêt sera publié par extrait dans les mêmes formes que l'arrêté annulé.**
- 3. Les dépens des recours en annulation, fixés à 175 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.**

Le présent arrêt est prononcé à Bruxelles, en audience publique du 15 avril 2014, par le Conseil d'État, IXe chambre, composée de :

Geert Van Haegendoren, président de chambre,

Daniël Moons, conseiller d'État,

Bruno Seutin, conseiller d'État,

assistés de

Johan Pas, greffier.

Le greffier

Le président

Johan Pas

Geert Van Haegendoren

TRADUCTION ETABLIE CONFORMEMENT A L'ARTICLE 63,
ALINEA 1^{er}, DES LOIS SUR LE CONSEIL D'ÉTAT
COORDONNEES LE 12 JANVIER 1973.