

ROYAUME DE BELGIQUE

-----

Avis 36.142/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

-----

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie de la Région wallonne, le 25 novembre 2003, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de décret "relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales", a donné le 15 décembre 2003 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

### Observation générale

Selon l'article 1<sup>er</sup> de l'avant-projet de décret examiné :

"Le présent décret a pour objet :

- 1° l'élaboration concertée dans les communes et les bassins urbains de mobilité d'un outil de planification destiné à organiser et améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que les marchandises, dans un souci de développement durable;
- 2° la mise en oeuvre coordonnées des mesures d'organisation ou d'infrastructure issues de cette planification et leur évaluation".

L'"outil de planification" dont il est question dans cette disposition est constitué principalement par les plans urbains de mobilité et les plans communaux de mobilité. L'objet et le contenu de ces plans sont définis respectivement par les articles 3 et 12 de l'avant-projet, qui sont rédigés comme suit :

"Article 3. § 1<sup>er</sup>. Le plan urbain de mobilité est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine.

§ 2. Le plan urbain de mobilité poursuit les objectifs suivants :

- 1° l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de l'agglomération urbaine;
- 2° la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement;

.../...

3° la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité.

§ 3. Le plan urbain de mobilité contient au minimum :

1° Un diagnostic de la mobilité dans l'agglomération urbaine, comportant notamment une carte des profils d'accessibilité selon les différents modes de transport pour l'ensemble du territoire et une présentation des enjeux et des dysfonctionnements majeurs.

2° Les objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et en matière d'accessibilité, pour chacun des modes de déplacement, ainsi que les priorités à assurer, notamment par une représentation cartographiée de la situation projetée à moyen et à long terme.

3° Des mesures visant à rencontrer les objectifs à atteindre au niveau de l'agglomération urbaine qui nécessitent une coordination entre les communes, concernant notamment : la sécurité routière, le développement d'un réseau de transport public structurant, la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier, l'organisation et de la gestion des livraisons de marchandises, la réalisation d'un réseau cyclable structurant et l'amélioration du cadre de vie.

4° Des recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant à limiter le volume global de déplacements et à mettre en adéquation les profils de mobilité des nouvelles activités à développer avec les profils d'accessibilité définis sur la carte.

§ 4. Le cas échéant, le plan urbain de mobilité mentionne les modifications à apporter aux plans communaux de mobilité existants afin d'assurer les objectifs du plan urbain de mobilité."

"Article 12. § 1<sup>er</sup>. Le plan communal de mobilité est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune.

§ 2. Dans la continuité des objectifs du plan urbain de mobilité, le cas échéant, le plan communal de mobilité poursuit les objectifs suivants :

1° l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune;

2° la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement.

§ 3. Le plan communal de mobilité contient au minimum :

1° Un diagnostic de la mobilité sur le territoire communal mettant notamment en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs.

.../...

2° Les objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et d'accessibilité pour chacun des modes de déplacements et les priorités à assurer.

3° Des mesures et recommandations, comprenant notamment :

- Des mesures destinées à organiser le système de déplacement des personnes et des marchandises, notamment par une hiérarchisation, une catégorisation du réseau routier et une signalisation appropriée, ainsi que par la recherche d'une complémentarité entre les modes de déplacements.
- Des mesures destinées à développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture et au camion.
- Des mesures destinées à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.
- Des mesures visant à améliorer la qualité du cadre de vie, notamment par une amélioration de la convivialité des espaces publics et par une diminution des nuisances liées à la mobilité.
- Des mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des investissements.
- Des recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant à limiter le volume global de déplacements."

La question se pose de savoir si, ce faisant, l'avant-projet entre bien dans les compétences régionales.

2. Compte tenu de l'objet de l'avant-projet, la Région wallonne peut fonder sa compétence sur les attributions suivantes :

- l'urbanisme et l'aménagement du territoire (article 6, § 1<sup>er</sup>, I, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles);
- les plans d'alignement de la voirie communale (art. 6, § 1<sup>er</sup>, I, 2° de la même loi);
- la protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau, de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit (art. 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1° de la même loi);
- les routes et leurs dépendances (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1° de la même loi);

.../...

- le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion de voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2°bis, de la même loi);
- le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxi et les services de location de voitures avec chauffeur (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8°, de la même loi) <sup>(1)</sup>.

Plus particulièrement, la compétence octroyée aux régions en matière d'aménagement du territoire leur confère une capacité de légiférer dans de larges domaines de l'organisation spatiale de la vie en société et des activités qui s'y déroulent, en ce compris par la prise en compte des objectifs à poursuivre en matière de mobilité dans les agglomérations et les communes.

On rappellera également que le financement d'une politique relève de l'acte de "régler" la matière dont elle relève <sup>(2)</sup> et qu'une autorité ne peut affecter des moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences <sup>(3)</sup>.

3. Les compétences régionales, aussi larges soient-elles, ne peuvent toutefois empiéter sur les compétences demeurrées fédérales en matière de mobilité et de transport.

---

<sup>(1)</sup> Voy. aussi les règles de concertation avec les régions et d'association de ces dernières figurant à l'article 6, § 3, 4°, et § 4, 3°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 en ce qui concerne respectivement les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes et la police de la circulation routière.

<sup>(2)</sup> Cour d'arbitrage, 3 octobre 1996, n° 54/96, cons. B.5.; C.E., section de législation, avis 31.341/VR, donné le 28 février 2001, sur un projet de loi "modifiant la loi du 30 mars 1995 concernant les réseaux de distribution d'émissions de radiodiffusion et l'exercice d'activités de radiodiffusion dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale" (Doc. parl., Chambre, n° 50-0774/10); avis 32.367/VR, donné le 23 octobre 2001, sur un projet de décret "portant assentiment à l'accord de coopération entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B." (Doc. parl., C.R.W., 2001-2002, n° 269/1).

<sup>(3)</sup> C.E., avis précités 31.341/VR et 32.367/VR.

En effet, au cours de la discussion du projet de loi spéciale qui a inséré l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, dans la loi spéciale du 8 août 1980, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Réformes institutionnelles (F) a déclaré devant la commission compétente du Sénat, à propos de l'ampleur des compétences transférées aux régions en matière de travaux publics et de transports, que "la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport - matière demeurant nationale - d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part" <sup>(4)</sup>.

La politique générale de la mobilité et des transports, qui relève de l'autorité fédérale, inclut notamment la détermination et la mise en oeuvre des mesures tendant à promouvoir d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle, sous la réserve importante de la politique des transports en commun urbains et vicinaux <sup>(5) (6)</sup>.

---

<sup>(4)</sup> Doc. parl., Sénat, 1988, n° 405/2, p. 116. Voy. aussi, quant à la qualification de certaines mesures de limitation de l'utilisation de véhicules à moteur et d'établissement de plans de transports d'entreprise comme relevant de la compétence fédérale en matière de transport, l'avis 18.530/9, donné le 3 octobre 1990 sur une proposition de loi limitant l'utilisation des véhicules à moteur (Doc. parl., Chambre, 1986-1987, n° 788/1) et l'avis 28.820/4, donné le 10 février 1999 sur une proposition de loi favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transport d'entreprise (Doc. parl., Chambre, 1995-1996, n° 374/17); selon ce dernier avis, les mesures envisagées relèvent de la "politique de transport", qui demeure de la compétence fédérale, même si les régions doivent y être associées en l'espèce en vertu de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

<sup>(5)</sup> Art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 (voy. plus haut, sous le nb° 2); cette disposition attribue également aux régions "les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur".

<sup>(6)</sup> Sur ces questions, voy. not. l'avis 35.805/4 du 8 octobre 2003 sur un avant-projet de décret de la Région wallonne "relatif à la mobilité scolaire".

En outre, en vertu de l'article 6, § 3, 4°, et § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'autorité fédérale est demeurée compétente en matière de normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes et de police de la circulation routière <sup>(7)</sup>.

4. La compétence étendue des régions en matière d'aménagement du territoire, en ce compris dans ses aspects d'organisation de la mobilité, et la compétence fédérale en matière de politique générale de mobilité doivent s'exercer l'une en fonction de l'autre, les autorités compétentes étant tenues de veiller à ne pas rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice mutuel de ces compétences.

Outre les matières du transport attribuées de manière précise aux régions d'une part <sup>(8)</sup> ou demeurées fédérales d'autre part <sup>(9)</sup>, l'équilibre entre ces deux compétences s'établit comme suit :

a) Les compétences régionales se définissent dans une perspective d'aménagement du territoire, telle qu'elle a été définie plus haut, ce qui inclut la prise en compte de la problématique de la mobilité dans la définition de l'organisation spatiale des activités humaines principales dans un territoire donné, soit par son intégration dans les plans d'aménagement du territoire à caractère général, soit par une planification particulière.

b) Les compétences fédérales se conçoivent davantage comme énonçant de manière générale des objectifs de mobilité et comme promouvant les mesures aptes à réaliser ces objectifs en ayant égard à la planification régionale.

---

<sup>(7)</sup> On rappellera également que le chemin de fer est demeurée une compétence fédérale (voy. l'avis 32.367 précité).

<sup>(8)</sup> En ce qui concerne les transports en commun par exemple (voy. plus haut).

<sup>(9)</sup> La police de la circulation routière par exemple (voy. plus haut).

5. La définition des objectifs poursuivis par les plans de mobilité aux articles 3, § 2, 1° et 2°, et 12, § 2, 1° et 2°, de l'avant-projet sont liés à l'aménagement du territoire proprement dit et relèvent à ce titre de la compétence régionale.

Il en va de même, pour le même motif, pour ce qui concerne les "recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant à limiter le volume global de déplacements et à mettre en adéquation les profils de mobilité des nouvelles activités à développer avec les profils d'accessibilité définis sur la carte" qui doivent figurer dans les plans urbains de mobilité aux termes de l'article 3, § 3, 4°, de l'avant-projet, pour les "mesures visant à améliorer la qualité du cadre de vie" et pour les "recommandations sur l'aménagement du territoire considéré comme visant à limiter le volume global de déplacements" qui seront incluses dans les plans communaux de mobilité en vertu de l'article 12, § 3, 3°, 4° et 6° tirets, de l'avant-projet <sup>(10)</sup>.

En matière de planification d'aménagement du territoire, il est généralement prévu qu'une description de la situation existante précède les dispositions des plans contenant des prescriptions incitatives ou réglementaires <sup>(11)</sup>; un pareil instrument doit être considéré comme le préalable nécessaire à l'adoption de ces derniers. En conséquence, le "diagnostic" prévu aux articles 3, § 3, 1°, et 12, § 3, 1°, de l'avant-projet, en tant qu'il est lié aux mesures et aux recommandations admissibles au titre de prescriptions relevant de la compétence régionale, doit être considéré comme appartenant également aux attributions régionales.

---

<sup>(10)</sup> Pour ce qui concerne les "mesures visant à améliorer la qualité du cadre de vie" visées à l'article 12, § 3, 3°, 4° tiret, l'avant-projet peut se fonder aussi sur la compétence régionale en matière de protection de l'environnement (art. 6, § 1<sup>er</sup>, II, al. 1<sup>er</sup>, 1°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980).

<sup>(11)</sup> Voy. par exemple, en ce qui concerne la Région wallonne, dans le C.W.A.T.U.P., l'article 23, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, qui dispose que le plan de secteur comporte notamment "le tracé existant (...) du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie", ainsi que les articles 17, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 42, alinéa 1<sup>er</sup>, et 51, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui subordonnent l'élaboration du projet de schéma de structure communal, de l'avant-projet de plan de secteur et du projet de plan communal d'aménagement à "une analyse de la situation de fait et de droit".

6. En revanche, l'article 3, § 3, 2°, de l'avant-projet, qui prévoit l'inclusion, dans le plan urbain de mobilité, des "objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et en matière d'accessibilité, pour chacun des modes de déplacement, ainsi que les priorités à assurer, notamment par une représentation cartographiée de la situation projetée à moyen et long terme", s'éloigne trop, par son degré de généralité, des aspects d'aménagement du territoire proprement dit pour relever de la compétence régionale à ce titre et touche au contraire à la définition même de la politique générale de mobilité. Ces objectifs ne sont admissibles dans cette disposition que pour les modes de transport qui relèvent des compétences régionales. La même observation vaut pour l'article 12, § 3, 2°, de l'avant-projet.

L'article 12, § 3, 3°, deuxième tiret, de l'avant-projet, portant sur "les modes de déplacement alternatifs à la voiture et au camion" relève également des compétences fédérales au titre de la politique générale de la mobilité.

Quant à l'article 12, § 3, 3°, premier tiret, de l'avant-projet, il règle une matière fédérale en ce qu'il tend à "organiser le système de déplacement (...) par la recherche d'une complémentarité entre les modes de déplacements", mais la Région peut, au titre de ses compétences de gestion de la voirie, procéder à cette organisation "par une hiérarchisation, une catégorisation du réseau routier et une signalisation appropriée".

7. L'article 3, § 3, 3°, de l'avant-projet soulève les questions suivantes :

a) En ce qu'il prescrit des mesures concernant "l'organisation et la gestion des livraisons de marchandises", il ne peut être rattaché à la compétence régionale en matière d'aménagement du territoire ni à d'autres compétences régionales. S'il vise les règlements de police portant des restrictions aux déplacements relatifs aux livraisons de marchandises, il aurait mieux sa place au sein des plans communaux, mais il n'appartiendrait pas, en tout état de cause, à la Région d'en prévoir l'adoption, de tels règlements étant prévus par l'article 2 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière dans une matière demeurée fédérale <sup>(12)</sup>.

---

<sup>(12)</sup> Voy., plus haut, le n° 3, in fine.

b) En ce qu'il prévoit des mesures de "sécurité routière", il est admissible dans la mesure où il est interprété comme imposant aux auteurs des plans urbains de mobilité de tenir compte des règles en la matière arrêtées par l'autorité fédérale. La même observation vaut pour l'article 12, § 3, 3°, troisième tiret, de l'avant-projet, qui prescrit l'insertion, dans les plans communaux de mobilité, des "mesures destinées à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route"; il s'agit en effet, comme pour la sécurité routière, d'un objectif transversal qu'il appartient à l'ensemble des autorités publiques de poursuivre, indépendamment du système de répartition des compétences.

c) Les autres mesures envisagées par l'article 3, § 3, 3°, de l'avant-projet relèvent de l'aménagement du territoire ou de la gestion de la voirie et peuvent donc être adoptées par le législateur régional.

8. L'article 12, § 3, 3°, cinquième tiret, de l'avant-projet, qui concerne "la planification optimale et coordonnée des investissements", est admissible s'il concerne les investissements relevant de la compétence régionale, en matière par exemple de transports en commun ou de gestion des voiries. Il ne peut être interprété comme visant de manière plus large les investissements couverts par le financement général des communes relevant de la compétence régionale sur la base de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, VIII, alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980, le décret en projet n'ayant pas cet objet puisqu'il poursuit des objectifs relevant de compétences régionales particulières <sup>(13)</sup>.

9. Enfin, quant à l'objectif tendant à assurer "la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité", assigné aux plans urbains de mobilité en vertu de l'article 3, § 2, 3°, de l'avant-projet, il ne relève des compétences régionales que s'il vise ainsi les personnes, les autorités, les institutions, les organismes et les entreprises qui sont concernés par les mesures relevant de la compétence régionale. Si ce texte devait être compris comme organisant la coordination de toutes les parties intéressées à la politique de la mobilité en général, il relèverait également des compétences de l'autorité fédérale, au titre des compétences que celles-ci ont conservées en

---

<sup>(13)</sup> Cf. art. 6, § 1<sup>er</sup>, VIII, al. 1<sup>er</sup>, 10°, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

la matière. Cette coordination ne pourrait alors être organisée que sous la forme d'un accord de coopération sur la base de l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

### Observations particulières

#### Article 6

1. Comme la section de législation l'a déjà observé dans les avis 28.467/4, donné le 10 février 1999 sur un avant-projet de décret "relatif au Patrimoine" <sup>(14)</sup>, 34.477/4, donné le 4 juin 2003 sur un avant-projet de décret "relatif à l'organisation du tourisme" et 34.847/4, donné le 4 juin 2003, sur un avant-projet de décret "relatif aux établissements d'hébergement touristique" <sup>(15)</sup>, prévoir qu'un avis non transmis dans le délai fixé et réputé favorable constitue une fiction inutile. Il est préférable de prévoir qu'en cas d'absence d'avis dans le délai fixé, il est passé outre par l'autorité appelée à statuer, comme l'avant-projet le prévoit d'ailleurs aux articles 18, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 19, in fine, et 26, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, en ce qui concerne les plans communaux de mobilité.

Cette observation vaut également pour les articles 11, 18, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 28 et 29, alinéa 2.

2. Aux termes de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, in fine, le Gouvernement doit soumettre le plan urbain de mobilité et, le cas échéant, le rapport sur les incidences environnementales à une enquête publique qui doit être "annoncée par un communiqué diffusé à deux reprises par une ou des radios et par au moins une télévision locale".

---

<sup>(14)</sup> Doc. parl., C.R.W., session 1998-1999, n° 488/1).

<sup>(15)</sup> Doc. parl., C.R.W., session 2003-2004, n° 583/1, p. 84.

Ce faisant, ainsi que la Cour d'arbitrage l'a relevé pour une disposition comparable prise en matière d'aménagement du territoire dans son arrêt n° 73/97, du 25 novembre 1997, l'avant-projet porte atteinte aux compétences des communautés en matière de radiodiffusion et de télévision <sup>(16)</sup>. La Cour a toutefois admis dans ce même arrêt qu'il soit recouru à l'application de l'article 10 de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 à la condition que l'audience des radios et des télévisions appelées à diffuser l'annonce soit en rapport avec l'étendue du champ d'application territoriale du projet de plan au sujet duquel l'enquête publique est organisée <sup>(17)</sup>.

En ce qu'il ne limite pas, pour les plans urbains de mobilité, l'obligation de diffusion de l'annonce de l'enquête publique aux radios locales, la disposition à l'examen excède les compétences régionales. Il y sera remédié en ajoutant le mot "locales" après "des radios", à l'instar de ce qui est prévu pour les avis par la voie de la télévision.

La même observation vaut pour l'article 18, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, en ce qui concerne les plans communaux.

#### Articles 12 et 26

Il résulte de l'économie générale de l'avant-projet, telle qu'elle est reflétée notamment par les mots "dans la continuité des objectifs du plan urbain de mobilité", figurant sous l'article 12, § 2, de l'avant-projet, qu'une hiérarchie doit être observée entre les plans urbains et communaux de mobilité, nonobstant leur caractère indicatif. L'avant-projet est en défaut de régler la manière dont cette hiérarchie est observée lorsqu'un plan urbain adopté postérieurement à un plan communal se révèle incompatible avec celui-ci et que le conseil communal ne procède pas à la révision du plan communal comme il est prévu à l'article 26, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'avant-projet.

---

<sup>(16)</sup> Cons. B.2.4.

<sup>(17)</sup> En ce qui concerne les plans et règlements communaux, la Cour a considéré qu'il n'était "pas nécessaire d'informer un public aussi vaste que celui des radios et des télévisions qui ne se prêtent pas à une audience purement locale" (cons. B.3.2, al. 2). En ce qui concerne les plans régionaux, la Cour a admis que le recours à des radios et télévision à audience plus large "était nécessaire à l'exercice de (la) compétence (régionale en matière d'aménagement du territoire)" (cons. B.3.3).

La même question se pose en cas de révision du plan urbain.

L'avant-projet doit être complété sur ces points.

#### Articles 14 et 16

Les plans communaux de mobilité sont des marchés publics de service et la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, leur est applicable. La "désignation" des auteurs de ces plans ne peut résulter que de la mise en concurrence de différents soumissionnaires, ce qui implique que leur nombre assure une concurrence effective <sup>(18)</sup>.

#### Article 36

Il n'est pas nécessaire que le décret soit pourvu d'un exécutoire. Cette question est en effet réglée par l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui confie l'exécution des décrets au Gouvernement. En vertu de la même disposition, cette exécution ne peut en toute hypothèse être confiée à l'un des membres de celui-ci <sup>(19)</sup>.

-----

---

<sup>(18)</sup> Voy. not. l'article 5, troisième tiret et l'annexe 2 de la loi du 24 décembre 1993 précitée.

<sup>(19)</sup> Conseil d'État, Circulaire de légistique formelle - recommandations et formules, novembre 2001, point 8.11.2., (<http://www.raadvst-consetat.be>).

La chambre était composée de

|           |                                       |                                          |
|-----------|---------------------------------------|------------------------------------------|
| Madame    | M.-L. WILLOT-THOMAS,                  | président de chambre,                    |
| Messieurs | P. LIÉNARDY,<br>P. VANDERNOOT,        | conseillers d'État,                      |
|           | J. van COMPERNOLLE,<br>B. GLANSDORFF, | assesseurs de la section de législation, |
| Madame    | C. GIGOT,                             | greffier.                                |

Le rapport a été présenté par M. M. JOASSART, auditeur adjoint.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS