

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 41.234/VR

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, verenigde kamers, op 23 augustus 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen ^(*), van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer", heeft op 3 oktober 2006 het volgende advies gegeven:

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

STREKKING VAN HET ONTWERP

1. Met het voor advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit wordt beoogd de voorwaarden te regelen waaronder aan de gebruikers van uitzonderlijk vervoer een vergunning wordt verleend om dit vervoer in het verkeer te brengen. Het regelt inzonderheid de verplichtingen van de gebruikers, van de piloten en van de bestuurders van dit vervoer (artikel 1).

Volgens het ontwerp moet als "uitzonderlijk vervoer" worden beschouwd "een auto, een aanhangwagen of een sleep, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het technisch reglement van de motorvoertuigen, die wegens zijn constructie of wegens zijn ondeelbare lading de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt vastgesteld door de reglementen vermeld onder 1° en 2°" (artikel 2, 6°) ⁽¹⁾.

Het ontwerp onderwerpt dit uitzonderlijk vervoer aan een vergunningsplicht (artikel 3) en regelt de inhoud en draagwijdte van de vergunning (artikelen 4 en 5), alsook de vergunningsaanvraag (artikelen 6 tot 8).

Het ontwerp houdt ook voorschriften in met betrekking tot de lading van de uitzonderlijke voertuigen (artikelen 9 tot 13), de veiligheidsuitrusting (artikelen 14 tot 17), de begeleiding (artikelen 18 tot 27) en de verkeersdeelneming (artikelen 28 tot 36) van dit uitzonderlijk vervoer.

Het ontwerp regelt ook de rechtshandhaving en bevat daartoe bepalingen inzake toezicht, ambtshalve te nemen maatregelen en straffen (artikelen 37 tot 39).

Het houdt tenslotte een aantal bepalingen tot wijziging en opheffing van artikelen uit het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer in (artikelen 40 en 41) en richt, in de slotbepalingen, een "Adviescomité voor het Uitzonderlijk Vervoer" op (artikel 42).

⁽¹⁾ De reglementen vermeld onder 1° en 2° zijn (1°) "het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer [en van het gebruik van de openbare weg] en aan de daaruit volgende toepassingsbesluiten" en (2°) "het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en zijn aanpassingen houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen".

DE BEVOEGDHEIDSVERDELING INZAKE MAATREGELEN
VOOR UITZONDERLIJK VERVOER

2. De adviesaanvraag is er wezenlijk op gericht de bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en de gewesten inzake maatregelen voor uitzonderlijk vervoer te laten verduidelijken ⁽²⁾. In dit advies wordt dan ook uitsluitend de vraag behandeld of de federale overheid bevoegd is de ontworpen regeling uit te vaardigen.

A. Beginselen van de bevoegdheidsverdeling

3. Inzake de reglementering van uitzonderlijk vervoer dient rekening te worden gehouden met:

- enerzijds, de bevoegdheid van de federale overheid inzake "de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen" (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen),
- anderzijds, de bevoegdheid van de gewesten inzake de "wegen en hun aanhorigheden" (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

4. Volgens de parlementaire voorbereiding van het genoemde artikel 6, § 4, 3°, heeft de federale bevoegdheid inzake de "algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer" betrekking op de politiereglementen die van toepassing zijn op

⁽²⁾ Dat blijkt uit een schrijven waarin de gemachtigde van de regering de adviesaanvraag als volgt situeert:
"Indien de Raad van State oordeelt dat de federale overheid bevoegd is inzake het uitzonderlijk vervoer zal het dossier in elk geval een tweede keer voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd. (...) Het is, zoals eerder meegedeeld (...) niet de bedoeling dat de Raad van State zich nu zou uitspreken over het samenwerkingsakkoord, maar wel (eventueel uitsluitend) over de bevoegdheidskwestie."

de verschillende vervoerwijzen, onder meer deze over de politie van het wegverkeer ⁽³⁾. De federale bevoegdheid betreffende het vaststellen van "de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen", heeft betrekking op de technische voorschriften die worden vastgesteld "ter behartiging van een federale aangelegenheid, namelijk de veiligheid van het wegverkeer" ⁽⁴⁾.

5. Volgens de parlementaire voorbereiding van artikel 6 § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet, heeft de gewestelijke bevoegdheid inzake de "wegen en hun aanhorigheden" betrekking op de "beheersbevoegdheid in de ruime zin" ⁽⁵⁾. Aan de gewesten is de "zorg voor de wegeninfrastructuur" toebedeeld. Dit impliceert dat zij eveneens technische voorschriften kunnen uitvaardigen voor zover deze beogen de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen ⁽⁶⁾.

6. Beide bevoegdheden kunnen zeer nauw met mekaar verweven zijn. Uit het arrest van het Arbitragehof nr. 127/2000 van 6 december 2000 blijkt immers dat dezelfde criteria zowel in een federale als in een gewestelijke regeling kunnen voorkomen, voor zover ze daarin respectievelijk ter behartiging van de veiligheid van het wegverkeer en ter behartiging van de zorg voor de wegeninfrastructuur zijn opgenomen ⁽⁷⁾.

7. Tenslotte weze er nog aan herinnerd dat het autonomiebeginsel, eigen aan het federaal bestel, impliceert dat de federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten autonoom hun bevoegdheden uitoefenen. Dit verhindert weliswaar niet dat de gewesten onderworpen kunnen worden aan de normatieve bepalingen die de federale overheid, in

⁽³⁾ Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, *Parl. St.*, Kamer, B.Z., 1988, nr. 516/1, p. 21.

⁽⁴⁾ Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, B.10.4.

⁽⁵⁾ *Parl. St.*, Kamer, B.Z., 1988, nr. 516/1, 13 (memorie van toelichting).

⁽⁶⁾ Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, B.10.2 en B.10.4.

⁽⁷⁾ Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, B.10.4.

de uitoefening van zijn bevoegdheden, uitvaardigt. Het verhindert echter wel dat de federale overheid gewestelijke ambtenaren of diensten betreft bij de toepassing van de federale regelgeving ⁽⁸⁾ of hen verplicht hun medewerking te verlenen aan een federale overheidstaak ⁽⁹⁾. Aan het autonomiebeginsel wordt afbreuk gedaan als ambtenaren die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen, door de federale overheid met taken worden belast ⁽¹⁰⁾.

B. Het bevoegdheidsrechtelijk onderzoek van het ontworpen besluit

8. De in het ontworpen besluit opgenomen regelingen vallen in beginsel binnen de federale bevoegdheid inzake de "algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen".

Op grond van die bevoegdheid komt het de federale overheid toe het "uitzonderlijk vervoer" te omschrijven en het aan een vergunning te onderwerpen teneinde "de verkeersveiligheid te verzekeren, alsmede (...) het verkeer van het uitzonderlijk vervoer veilig en vlot te laten verlopen" (artikel 5, eerste lid, van het ontwerp). Op dezelfde grond kan de federale overheid eveneens bijzondere voorschriften met dezelfde strekking uitvaardigen met betrekking tot de lading, de veiligheidsuitrusting, de begeleiding en de verkeersdeelneming van dit uitzonderlijk vervoer.

9. Voor zover de voorschriften van het ontwerp er echter wezenlijk op gericht zijn de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te

⁽⁸⁾ Zie bijv. R.v.St., advies 20.830/1 van 30 mei 1991 over een ontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juli 1992 houdende wijziging van de wet van 19 juli 1983 op het leerlingwezen voor beroepen uitgeoefend door werknemers in loondienst, *Parl. St.*, Kamer, 1990-1991, nr. 1686/1, tweede advies.

⁽⁹⁾ Zie bijv. R.v.St., advies 20.905/8 van 21 juni 1991 over een ontwerp dat geleid heeft tot de wet van 22 februari 1994 houdende sommige bepalingen inzake volksgezondheid, *Parl. St.*, Kamer, 1991-1992, nr. 1777/1, en R.v.St., advies 25.879/9 van 18 december 1996 over een ontwerp dat geleid heeft tot de wet van 10 november 1997 tot wijziging van de gewone wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, *Parl. St.*, Kamer, 1996-1997, nr. 49-918/1.

⁽¹⁰⁾ Zie bijv. R.v.St., advies 28.601/1/4-28.602/4 van 21 en 22 december 1998 over o.a. een ontwerp dat geleid heeft tot de wet van 3 mei 1999 houdende budgettaire en diverse bepalingen", *Parl. St.*, Kamer, 1998-1999, nr. 1937/1-1938/1.

voorkomen, gaat de federale overheid zijn bevoegdheid te buiten, aangezien deze aangelegenheid tot de bevoegdheid van de gewesten inzake "de wegen en hun aanhorigheden" (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) behoort.

Het komt de Raad van State voor dat volgende bepalingen uit het ontwerp door een bevoegdheidsoverschrijding zijn aangetast, aangezien zij betrekking hebben op het beheer van de weg:

- artikel 5, tweede lid, waarin wordt bepaald dat de vergunning voor het uitzonderlijk vervoer tevens de door de beheerder van de weg voorgeschreven maatregelen bevat om de beschadiging van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen;
- artikel 32, tweede lid, waarin wordt bepaald dat het voor uitzonderlijk vervoer waarvan de massa groter is dan deze toegelaten in het technisch reglement van de motorvoertuigen verboden is elke brug die zich op de omleidingsweg bevindt te overschrijden zonder voorafgaand en schriftelijk akkoord van de gemachtigde ambtenaar of van de beheerder van de omleidingsweg;
- artikel 36, in de mate dat het bepaalt dat, in geval van opeising door een openbare overheid voor het uitvoeren van een dringende opdracht van algemeen belang, de overheid alle maatregelen neemt die vereist zijn om beschadiging van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

Deze bepalingen dienen uit het ontwerp te worden weggelaten. Wegens de onderlinge verwevenheid met de overige bepalingen van het ontwerp komt het Raad van State als aangewezen voor hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale Staat en de gewesten.

10. Daarenboven rijzen er, in het licht van het hiervoor vermelde autonomiebeginsel (zie supra nr. 7), bevoegdheidsrechtelijke bezwaren tegen die bepalingen van het ontwerp die de aan gewestelijke wegbeheerders of wegeninspecteurs verplichtingen opleggen die voor de uitvoering van het besluit noodzakelijk zijn. Het gaat om:

.../...

- artikel 8, negende en tiende lid, waarin van een raadpleging van de infrastructuurbeheerder gewag wordt gemaakt;
- artikel 28, § 1, waarin wordt bepaald dat het verkeer van uitzonderlijk vervoer verboden is op de wegen en autosnelwegen volgens de voorschriften van de beheerder, welke voorschriften in bijlage bij de vergunning worden opgenomen;
- artikel 34 waarin, inzake het dwarsen van gelijkgrondse spoorwegoverwegen, gewag wordt gemaakt van een verplichting om de aanwijzingen van de beheerder te volgen;
- artikel 35 waarin wordt bepaald dat de infrastructuurbeheerder de voorwaarden voor de doorgang van kunstwerken bepaalt, welke vervolgens in de toegekende vergunning worden opgenomen;
- artikel 38 in de mate dat het bepaalt dat de "bevoegde wegeninspecteurs aangeduid door de Gewesten" belast worden met het toezicht op de naleving van dit besluit.

Ook deze bepalingen dienen uit het ontwerp te worden verwijderd. Wegens de onderlinge verwevenheid met de overige bepalingen van het ontwerp komt het de Raad van State eveneens als aangewezen voor hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale Staat en de gewesten.

11. Ook bij artikel 42 van het ontwerpbesluit rijst een bevoegdheidsrechtelijk bezwaar. Daarin wordt bepaald dat de samenstelling en de opdrachten van het "Adviescomité voor het Uitzonderlijk Vervoer" in een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de gewesten wordt geregeld. Deze bepaling stuit op het bezwaar dat in een koninklijk besluit niet eenzijdig kan worden beslist tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord.

12. Tenslotte dient te worden opgemerkt dat voor zover het ontwerpbesluit bepalingen uit het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wijzigt of opheft met betrekking tot vergunningen voor uitzonderlijk vervoer (artikelen 40, 3° tot 6°, en 41), deze wijziging of opheffing uitsluitend geldt voor zover deze vergunningen "de algemene

.../...

politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen" betreffen, doch niet voor zover ze de bescherming van de wegeninfrastructuur en de voorkoming van de beschadiging van het wegdek betreffen. Het komt aan de stellers van het ontwerp toe uitdrukkelijk in de genoemde wijzigings- en opheffingsbepalingen aan te geven in welke mate de bepalingen uit het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden gewijzigd of opgeheven ⁽¹¹⁾.

13. Uit al deze bemerkingen volgt dat het ontwerp grondig dient te worden aangepast en dat voor zover de bepalingen inzake de algemene politie van het wegverkeer en de technische voorschriften inzake de verkeers- en vervoermiddelen waarvoor de federale overheid bevoegd is, onlosmakelijk of zeer nauw verbonden zijn met de bepalingen inzake het beheer van de wegen, waarvoor de gewesten bevoegd zijn, alleen een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de gewesten toelaat deze in éénzelfde tekst te regelen.

⁽¹¹⁾ Zie Arbitragehof, nr. 88/95, 21 december 1995, B.11.

De verenigde kamers waren samengesteld uit

de Heren	R. ANDERSEN,	eerste voorzitter,
	M. VAN DAMME,	kamervoorzitter,
	P. LIÉNARDY, J. SMETS, P. VANDERNOOT, B. SEUTIN,	staatsraden,
	H. COUSY J. VELAERS, J.-Cl. SCHOLSEM, H. BOSLY,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouwen	C. GIGOT, A.-M. GOOSSENS,	griffiers.

De verslagen werden uitgebracht door de HH. A. LEFEBVRE en B. WEEKERS,
auditeurs.

DE GRIFFIER,

DE EERSTE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

R. ANDERSEN

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 41.234/VR

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, chambre réunies, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 23 août 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, prorogé à quarante-cinq jours ^(*), sur un projet d'arrêté royal "relatif à la circulation routière du transport exceptionnel", a donné le 3 octobre 2006 l'avis suivant:

(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

LA PORTÉE DU PROJET

1. Le projet d'arrêté royal soumis pour avis a pour objet de fixer les conditions que doivent remplir les utilisateurs du transport exceptionnel pour être autorisés à mettre ce transport en circulation. Il détermine en particulier les obligations des utilisateurs, des pilotes et des conducteurs de ce transport (article 1^{er}).

Il définit le "transport exceptionnel" comme étant "un véhicule automobile, une remorque ou un train de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} du règlement technique des véhicules automobiles qui, par sa construction ou par sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimensions établies par les règlements visés aux 1° et 2° (article 2, 6°) ⁽¹⁾.

Il soumet ce transport exceptionnel à une autorisation (article 3) et il détermine le contenu et la portée de cette autorisation (articles 4 et 5) ainsi que la demande d'autorisation (articles 6 à 8).

Il fixe également les prescriptions relatives au chargement des véhicules exceptionnels (articles 9 à 13), à l'équipement de sécurité (articles 14 à 17), à l'accompagnement (articles 18 à 27) et à la circulation (articles 28 à 36) de ce transport exceptionnel.

Il contient aussi des dispositions en matière de contrôle, de mesures à prendre d'office et de peines (articles 37 à 39).

Il comporte enfin un certain nombre de dispositions modifiant et abrogeant des articles du règlement général sur la police de la circulation routière (articles 40 et 41) et, dans les dispositions finales il crée un "Comité Consultatif pour le Transport Exceptionnel" (article 42).

⁽¹⁾ Les règlements visés aux 1° et 2° sont "l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière [et de l'usage de la voie publique] et les arrêtés d'application subséquents" et "l'arrêté royal du 15 mars 1968 et ses suites portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité".

LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE MESURES
RELATIVES AU TRANSPORT EXCEPTIONNEL

2. La demande d'avis vise essentiellement à obtenir des éclaircissements concernant la répartition des compétences entre l'État fédéral et les régions en matière de mesures relatives au transport exceptionnel ⁽²⁾. Le présent avis se penche dès lors exclusivement sur la question de savoir si l'autorité fédérale dispose de la compétence requise pour élaborer la réglementation en projet.

A. Les principes gouvernant la répartition des compétences

3. En matière de réglementation du transport exceptionnel, il y a lieu de tenir compte:

- d'une part, de la compétence de l'autorité fédérale en matière "de police générale et de (...) réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi [que de] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport" (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles);
- d'autre part, de la compétence des régions en matière de "routes et [de] leurs dépendances" (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980).

⁽²⁾ Cela ressort d'une lettre dans laquelle le délégué du gouvernement situe la demande d'avis ainsi qu'il suit:
"Indien de Raad van State oordeelt dat de federale overheid bevoegd is inzake het uitzonderlijk vervoer zal het dossier in elk geval een tweede keer voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd. (...) Het is, zoals eerder meegedeeld (...) niet de bedoeling dat de Raad van State zich nu zou uitspreken over het samenwerkingsakkoord, maar wel (eventueel uitsluitend) over de bevoegdheidskwestie."

4. Selon les travaux préparatoires de l'article 6, § 4, 3° précité, la compétence fédérale en matière de "police générale et de [...] réglementation relatives aux communications et aux transports" concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transport, tels que la police de la circulation routière ⁽³⁾. La compétence fédérale en matière d'établissement de "prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport", concerne les prescriptions techniques établies "dans l'exercice d'une compétence fédérale, à savoir la sécurité de la circulation routière" ⁽⁴⁾.

5. Selon les travaux parlementaires de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi spéciale, la compétence régionale en matière de "routes et leurs dépendances" est une "compétence de gestion au sens large" ⁽⁵⁾. Les régions se sont donc vu attribuer "la gestion de l'infrastructure routière". Elles peuvent dès lors également élaborer des prescriptions techniques, dans la mesure où celles-ci visent à protéger l'infrastructure routière et à prévenir la dégradation du revêtement routier ⁽⁶⁾.

6. Les deux compétences peuvent être très étroitement liées. Il résulte en effet de l'arrêt de la Cour d'arbitrage n° 127/2000 du 6 décembre 2000 que des réglementations fédérale et régionale peuvent utiliser les mêmes critères, pour autant qu'ils le soient respectivement en vue de la sécurité de la circulation routière et de la gestion de l'infrastructure routière ⁽⁷⁾.

7. Il convient enfin de rappeler que le principe d'autonomie inhérent au système fédéral implique que l'État fédéral, les communautés et les régions exercent leurs

⁽³⁾ Exposé des motifs du projet qui est devenu la loi spéciale du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, *Doc. parl.*, Chambre, 1988, n° 516/1, p. 21.

⁽⁴⁾ Cour d'arbitrage, n° 127/2000, 6 décembre 2000, B.10.4.

⁽⁵⁾ *Doc. parl.*, Chambre, S.E., 1988, n° 516/1, 13 (exposé des motifs).

⁽⁶⁾ Cour d'arbitrage, n° 127/2000, 6 décembre 2000, B.10.2 et B.10.4.

⁽⁷⁾ Cour d'arbitrage, n° 127/2000, 6 décembre 2000, B.10.4.

compétences d'une manière autonome. Ceci n'empêche évidemment pas que les régions puissent être soumises à des dispositions normatives que l'autorité fédérale élabore dans le cadre de l'exercice de ses compétences. Cela s'oppose en revanche à ce que l'autorité fédérale associe des agents ou services régionaux à l'application de la législation fédérale ⁽⁸⁾ ou leur impose de collaborer à une tâche de l'autorité fédérale ⁽⁹⁾. Lorsque l'autorité fédérale assigne des missions à des agents relevant du pouvoir régional, elle transgresse le principe d'autonomie ⁽¹⁰⁾.

B. L'examen de l'arrêté en projet au regard de la répartition des compétences

8. Les règles inscrites dans l'arrêté en projet relèvent en principe de la compétence fédérale concernant la "police générale et [la] réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi [que les] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport".

En vertu de cette compétence, il appartient à l'autorité fédérale de définir les "transports exceptionnels" et de les soumettre à une autorisation afin "d'assurer la sécurité routière ainsi que la sécurité et la facilité de la circulation du transport exceptionnel" (article 5, alinéa 1^{er}, du projet). Sur la même base, l'autorité fédérale peut également adopter des prescriptions spécifiques dans le même sens en ce qui concerne la charge, l'équipement de sécurité, l'accompagnement et la circulation de ces transports exceptionnels.

9. Dans la mesure toutefois où les prescriptions du projet ont essentiellement pour but de protéger l'infrastructure routière et de prévenir la dégradation du revêtement

⁽⁸⁾ Voir par exemple C.E., avis 20.830/1 du 30 mai 1991 sur un projet devenu la loi du 20 juillet 1992 modifiant la loi du 19 juillet 1983 sur l'apprentissage de professions exercées par des travailleurs salariés, *Doc. parl.*, Chambre, 1990-1991, n° 1686/1, deuxième avis.

⁽⁹⁾ Voir par exemple C.E., avis 20.905/8 du 21 juin 1991 sur un projet devenu la loi du 22 février 1994 contenant certaines dispositions relatives à la santé publique, *Doc. parl.*, Chambre, 1991-1992, n° 1777/1, et C.E., avis 25.879/9 du 18 décembre 1996 sur un projet devenu la loi du 10 novembre 1997 modifiant la loi ordinaire du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État, *Doc. parl.*, Chambre, 1996-1997, n° 49-918/1.

⁽¹⁰⁾ Voir par exemple C.E., avis 28.601/1/4-28.602/4 des 21 et 22 décembre 1998 sur, notamment, un projet devenu la loi du 3 mai 1999 portant des dispositions budgétaires et diverses, *Doc. parl.*, Chambre, 1998-1999, n° 1937/1-1938/1.

routier, l'autorité fédérale excède ses compétences dès lors que cette matière relève de la compétence des régions concernant "les routes et leurs dépendances" (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980).

Il apparaît au Conseil d'État, que les dispositions suivantes du projet sont entachées d'un excès de compétence dès lors qu'elles concernent la gestion des routes:

- l'article 5, alinéa 2, qui dispose que l'autorisation du transport exceptionnel contient également les dispositions prescrites par le gestionnaire de la voirie pour empêcher que des dégâts ne soient occasionnés à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines;
- l'article 32, alinéa 2, qui dispose que, pour les transports exceptionnels dont la masse dépasse celle admise par le règlement technique des véhicules automobiles, il est interdit de franchir tout pont situé sur le parcours d'une déviation sans l'accord préalable et écrit du fonctionnaire délégué ou du gestionnaire de la route de déviation;
- l'article 36, dans la mesure où il dispose qu'en cas de réquisition par une autorité publique pour effectuer une mission urgente et d'intérêt général, celle-ci prend toutes les mesures requises pour empêcher des dégâts à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages d'art qui y sont établis et aux propriétés riveraines.

Ces dispositions du projet doivent en être distraites. En raison de leur interdépendance avec les autres dispositions du projet, le Conseil d'État estime opportun que l'État fédéral et les régions concluent un accord de coopération à ce sujet.

10. En outre, compte tenu du principe d'autonomie susmentionné (voir le point 7 ci-dessus), les dispositions du projet qui imposent aux gestionnaires de la voirie ou aux inspecteurs des routes régionaux des obligations nécessaires à l'exécution de l'arrêté, soulèvent des questions quant à la répartition des compétences. Il s'agit de:

- l'article 8, alinéas 9 et 10, qui fait mention d'une consultation du gestionnaire d'infrastructure;

.../...

- l'article 28, § 1^{er}, qui dispose que la circulation des transports exceptionnels est interdite sur les routes et autoroutes conformément aux prescriptions du gestionnaire, ces prescriptions étant annexées à l'autorisation;
- l'article 34 qui fait état de l'obligation de suivre les instructions du gestionnaire en ce qui concerne le franchissement des passages à niveau;
- l'article 35 qui dispose que le gestionnaire d'infrastructure définit les modalités de passage des ouvrages d'art, lesquelles sont ensuite intégrées dans l'autorisation;
- l'article 38 dans la mesure où il dispose que les "inspecteurs de[s] route[s] compétents désignés par les régions" sont chargés de veiller au respect de l'arrêté.

Ces dispositions doivent également être écartées du projet. En raison de leur interdépendance avec les autres dispositions du projet, le Conseil d'État estime également opportun que l'État fédéral et les régions concluent un accord de coopération à ce sujet.

11. L'article 42 du projet d'arrêté soulève également une question quant au partage des compétences. Il dispose que la composition et les missions du "Comité Consultatif pour le Transport Exceptionnel" sont déterminées dans un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions. Cette disposition se heurte à l'objection selon laquelle la décision de conclure un accord de coopération ne peut être prise unilatéralement dans le cadre d'un arrêté royal.

12. Il est à noter enfin que, dans la mesure où le projet d'arrêté modifie ou abroge des dispositions du règlement général sur la police de la sécurité routière en ce qui concerne les autorisations de transports exceptionnels (articles 40, 3^o à 6^o, et 41), ces modifications ou abrogations ne valent que dans la mesure où ces autorisations concernent "la police générale et la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi [que les] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport", mais pas dans la mesure où elles concernent la protection de l'infrastructure routière et la prévention de la dégradation du revêtement routier. Il appartient aux auteurs du projet d'indiquer expressément dans les dispositions modificatives et abrogatoires

.../...

précitées dans quelle mesure les dispositions du règlement général sur la police de la sécurité routière sont modifiées ou abrogées ⁽¹¹⁾.

13. Il résulte de toutes ces observations qu'une adaptation en profondeur du projet s'impose et que, dans la mesure où les dispositions concernant la police générale de la circulation routière et les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale, sont indissolublement ou très étroitement liées aux dispositions concernant la gestion des routes, qui est une matière régionale, seul un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions permet de les régler dans un seul et même texte.

⁽¹¹⁾ Voir Cour d'arbitrage, n° 88/95, 21 décembre 1995, B.11.

Les chambres réunies étaient composées de

Messieurs	R. ANDERSEN,	premier président,
	M. VAN DAMME,	président de chambre,
	P. LIÉNARDY, J. SMETS, P. VANDERNOOT, B. SEUTIN,	conseillers d'État,
	H. COUSY, J. VELAERS, J.-Cl. SCHOLSEM, H. BOSLY,	assesseurs de la section de législation,
Mesdames	C. GIGOT, A.-M. GOOSSENS,	greffiers.

Les rapports ont été présentés par MM. A. LEFEBRE et B. WEEKERS, auditeurs.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. P. VANDERNOOT.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

A.-M. GOOSSENS

R. ANDERSEN