CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 58.991/4
du 16 mars 2016

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes'

‡LW-BHDQJFFAC-FIJJBVT‡

Le 19 février 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine de la Région wallonne à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de décret 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 16 mars 2016. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Martine BAGUET et Bernard BLERO, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Marianne DONY, assesseurs, et Gregory DELANNAY, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 16 mars 2016.

*

‡LW-BHDQJFFAC-FIJJBV/T‡

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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 suivantes.

1. Tel qu'il est rédigé, l'article 1er, § 1er, de l'avant-projet, pourrait être compris comme autorisant à déroger, pour la mise en circulation de trains de véhicules, à la réglementation que l'autorité fédérale a adoptée dans le cadre de sa compétence en matière de police générale – à l'exception des règles de police de la navigation sur les voies navigables visées à l'article 6, § 1er, X, 10°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' – et de réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi que de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la même loi spéciale.

Les trains de véhicules visés par l'avant-projet répondent cependant en substance à la définition donnée par l'article 2, § 1er, 3°, de l'arrêté royal du 19 mars 2012 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes', dont l'objet est justement d'autoriser [1], sous certaines conditions, la circulation de trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de « projets-pilotes » mis en place par les Régions dans le cadre de leurs propres compétences [2].

Afin d'éviter toute confusion, il serait préférable, à l'article 1er, § 1er (lire : alinéa 1er) [3], de l'avant-projet, de faire expressément référence à la réglementation fédérale précitée ou, à tout le moins, de compléter l'exposé des motifs afin d'éclairer les destinataires de la norme [4].

2. À l'article 1er, § 1er (lire : alinéa 1er), de l'avant-projet, les mots : « du ministre ou de son délégué » doivent être remplacés par une référence au Gouvernement. La décision

[1] La problématique de l'admission à la circulation routière de trains de véhicules plus longs et plus lourds, dans le cadre d'une expérience pilote, relève en effet, pour partie, des compétences de l'autorité fédérale, notamment pour ce qui concerne les dérogations en matière de longueur maximale des trains de véhicules (arrêté royal du 15 mars 1968 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité', article 32*bis*, point 3.1.3.5.) et de possibilité d'atteler plus d'une remorque à un véhicule tracteur (arrêté royal du 1er décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique', article 49.1.).

[2] Voir les articles 2, § 1er, 6°, et 3, § 1er, alinéa 1er, de l'arrêté royal du 19 mars 2012.

[3] Il n'y a pas lieu de diviser les articles en paragraphes lorsque ceux-ci ne contiennent chacun qu'un seul alinéa. *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 57.3.

[4] Une observation similaire a été formulée dans l'avis 51.958/3 donné le 25 septembre 2012 à propos de l'article 4 d'un avant-projet devenu le décret flamand du 3 mai 2013 'relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel' (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2012-2013, n 1870/1, pp. 39-51).

‡LW-BHDQJFFAC-FIJBV/T‡

de charger le ministre ou son délégué d'accorder ces autorisations relève, en effet, de la compétence du Gouvernement.

3. Afin de mieux inscrire le projet-pilote dans le cadre dérogatoire prévu par l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 'fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international', l'avant-projet doit être complété soit en y fixant la date de fin du projet-pilote, soit en y chargeant le Gouvernement de la fixer.

L'article 1er, § 5 (lire : alinéa 5), 1°, pourrait être complété en ce sens.

Par ailleurs, l'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur l'article 9 de l'arrêté royal du 19 mars 2012 selon lequel cet arrêté royal cesse d'être en vigueur le 28 février 2018.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

Gregory DELANNAY Pierre LIÉNARDY

‡LW-BHDQJFFAC-FIJJBV/T‡