



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 59.720/2/V
du 10 août 2016

sur

un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif aux trains
de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis)
dans le cadre de projets-pilotes'

Le 1^{er} juillet 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, prorogé de plein droit ^(*), jusqu'au 17 août 2016, sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes'.

Le projet a été examiné par la deuxième chambre des vacations le 10 août 2016. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Luc DETROUX et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Colette GIGOT, greffier.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 10 août 2016.

*

^(*) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, *in fine*, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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, le projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉ PRÉALABLE

Sous réserve de l'observation générale qui suit, la section de législation observe que l'annexe au projet d'arrêté impose le respect de plusieurs règles :

- la conduite à gauche (§ 1^{er})¹ ;
- la suspension pneumatique du véhicule tracteur (§ 8) ;
- les valeurs de manœuvrabilité et d'inscription en courbe (§ 12) ;
- le précision du compteur de consommation de carburant (§ 13).

Ces règles sont des règles techniques au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information' (ci-après la directive (UE) 2015/1535).

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive (UE) 2015/1535, tout projet de règle technique doit être communiqué à la Commission européenne.

Il ne résulte pas du dossier que cette formalité a été accomplie.

Il appartiendra au Gouvernement de veiller à son accomplissement.

OBSERVATION GÉNÉRALE RELATIVE A LA COMPÉTENCE

1. Comme a déjà pu le relever la section de législation dans ses avis 45.405/4 donné le 24 novembre 2008 sur un projet devenu l'arrêté royal du 19 mars 2012 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes', 54.196/3, donné le 25 octobre 2013 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 'relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par

¹ L'attention de l'auteur du projet est attirée sur l'arrêt C.J.U.E., 20 mars 2014, Commission c. Pologne, C-699/11, dans lequel la Cour a constaté que constitue une infraction au droit communautaire le fait pour un État membre de subordonner l'immatriculation d'un véhicule sur son territoire à la condition qu'il ait une conduite à gauche.

remorques plus longues et plus lourdes dans le cadre d'un projet pilote' et 58.991/4, donné le 16 mars 2016 sur un avant-projet devenu le décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes', la problématique de l'admission à la circulation routière de trains de véhicules plus longs et plus lourds, appelés VLL ou écocombis, relève à la fois :

– des compétences de l'Autorité fédérale en matière de police générale – à l'exception des règles de police de la navigation sur les voies navigables visées à l'article 6, § 1^{er}, 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, et

– des compétences attribuées aux Régions en matière de routes et de leurs dépendances (article 6, § 1^{er}, X, 1°, de la même loi spéciale) ainsi qu'en matière de réglementation relative à la masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique et de sûreté, de dimensions et de signalisation du chargement (article 6, § 1^{er}, XII, 3°, de la même loi spéciale).

2. Les différentes autorités compétentes ont fait le choix de recourir à des réglementations parallèles portant, chacune, sur les aspects de la problématique de l'admission à la circulation routière de trains de véhicules plus longs et plus lourds relevant de leurs compétences propres.

Le recours à cette méthode est acceptable en l'espèce. Il impose cependant de veiller tout particulièrement à une parfaite compatibilité des réglementations fédérales et régionales, celles-ci étant d'application cumulative, et nécessite d'éviter tout empiètement sur les compétences attribuées à d'autres autorités, et plus particulièrement, pour ce qui concerne le projet actuellement examiné, à l'Autorité fédérale.

3. Afin d'éviter ces deux écueils, il convient de ne pas recopier ni de paraphraser des exigences réglementaires déjà imposées par l'arrêté royal du 19 mars 2012 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes', Les articles 2, 3, 4, § 1^{er}, et 5, ainsi que l'annexe, doivent être omis du projet. C'est sous la réserve de cette observation générale que les observations particulières suivantes sont formulées.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. À l'alinéa 1^{er}, il convient de viser plus particulièrement, au titre de fondement légal du projet, l'article 1^{er}, §§ 5 et 6, du décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes'.

2. À l'alinéa 5, il convient de mentionner l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o – et non l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o – des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

3. Il est certes opportun de consacrer un considérant au rappel de la réglementation fédérale relative aux trains de véhicules plus lourds et plus longs. Il serait cependant préférable d'y mentionner l'arrêté royal du 19 mars 2012 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes', à la place de l'arrêté royal du 16 mars 1968 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité'.

DISPOSITIF

Article 3

L'article 3 interdit notamment le transport des liquides transportés par citernes, à l'exception de l'eau et du lait. Ces deux exceptions ne sont cependant pas prévues par l'arrêté royal du 19 mars 2012 et doivent donc être omises pour éviter de créer une contradiction entre les deux niveaux de réglementation ².

Il est renvoyé pour le surplus à l'observation générale formulée précédemment.

Article 4

Le paragraphe 2 dispose :

« § 2. Dès lors qu'une formation est organisée en Région wallonne, chaque conducteur est en possession d'une attestation d'aptitude pour la conduite d'un VLL reconnue par le ministre ».

Or, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, XII, 6^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', la compétence relative à « la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules » est réservée à l'autorité fédérale.

Pour cette raison, la disposition ne relève pas des compétences de la Région wallonne et le paragraphe 2 doit être omis.

Article 6

L'article 6 doit être complété afin d'y préciser les critères permettant au ministre de limiter le nombre de demandes d'autorisation par demandeur.

² Voir plus particulièrement le paragraphe 7, alinéa 3, de l'annexe de l'arrêté royal du 19 mars 2012.

Article 7

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dispose que le ministre fixe les modalités de l'autorisation. Cette disposition doit être complétée afin de préciser ce que recouvre cette notion.

OBSERVATION FINALE

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' dispose :

« 5. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la présente directive effectuent certaines opérations de transport local pendant une période d'essai. Les États membres en informent la Commission ».

L'auteur du projet veillera à l'information de la Commission européenne.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY