

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

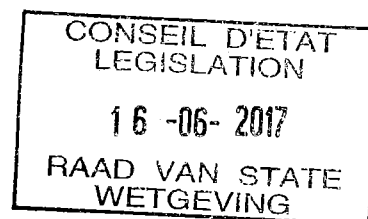
Avant-Projet de décret instaurant des amendes administratives pour les infractions routières régionales

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics ;

Après délibération,

ARRÊTE :



Le Ministre des Travaux publics est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

61717 / 4

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent décret transpose partiellement :

1° la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE ;

2° la directive 2015/719/UE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil 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.

Le Gouvernement peut prévoir la perception de redevances en vue de couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance.

Art. 2. Au sens du présent décret, l'on entend par :

1° la loi sur la circulation routière du 16 mars 1968 : la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ;

2° le code de la route : 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 ;

3° le règlement technique : l'arrêté royal du 15 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 et l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, ainsi que toute législation de la région relative aux prescriptions techniques des véhicules ;

4° le ministre : le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué ;

5° le transport exceptionnel : tout déplacement d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique ;

6° le véhicule : un véhicule à moteur ou une combinaison d'un véhicule à moteur et d'autres véhicules ;

7° le véhicule exceptionnel : un véhicule automobile, remorque ou train de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} du règlement technique qui, par sa construction ou par sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le code de la route et le règlement technique ;

8° le véhicule accompagnateur : un véhicule avec accompagnateur ou coordinateur de circulation qui accompagne un véhicule exceptionnel, à l'exception des véhicules des services de police ;

9° le convoi : un ensemble du véhicule exceptionnel et des véhicules accompagnateurs, d'avertissement ou auxiliaires ;

10° la charge indivisible : une charge qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisée en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transportée par un transport dont les dimensions ou la masse totale sont conformes au code de la route et au règlement technique ;

11° l'utilisateur : toute personne physique ou morale qui utilise un véhicule exceptionnel dans le cadre de ses activités ;

12° le commissionnaire de transport : toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, effectue un transport de marchandises ou fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers ;

13° le commissionnaire-expéditeur : toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, fait transporter des marchandises, en son propre nom mais pour le compte de son commettant, et exécute ou fait exécuter une ou plusieurs opérations connexes à ces transports telles que la réception, la remise à des tiers transporteurs, l'entreposage, l'assurance et le dédouanement ;

14° le domaine public régional routier : le domaine public régional routier au sens de l'article 2, 1°, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques ;

15° le gestionnaire : le gestionnaire de la voie publique ;

16° la hauteur maximale autorisée : la hauteur maximale autorisée en vertu du règlement technique, du code de la route ou des prescriptions de l'autorisation de mise en circulation ;

17° la largeur maximale autorisée : la largeur maximale autorisée en vertu du règlement technique, du code de la route ou des prescriptions de l'autorisation de mise en circulation ;

18° la longueur maximale autorisée : la longueur maximale autorisée en vertu du règlement technique, du code de la route ou des prescriptions de l'autorisation de mise en circulation ;

19° la masse maximale autorisée sur les essieux : la masse maximale autorisée sur au moins un des essieux en vertu du règlement technique ou des prescriptions d'une autorisation de mise en circulation ;

20° la masse totale autorisée : la masse totale maximale autorisée en vertu du règlement technique ou par les prescriptions d'une autorisation de mise en circulation ;

21° les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par route : les règles visées à l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives ou déterminées par le Gouvernement ;

22° la marchandise dangereuse : une marchandise dangereuse au sens de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A.D.R.) et ses annexes, signé à Genève 30 septembre 1957 et approuvé par la loi du 10 août 1960 ;

23° la vitesse maximale autorisée : la vitesse prévue par le code de la route ou par le Gouvernement ;

24° le VLL : un véhicule plus long ou plus lourd défini dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 octobre 2016 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes.

25° le jour ouvrable : un jour de la semaine en dehors du samedi et du dimanche ou d'un jour férié légal.

Chapitre 2. Les conditions de circulation des véhicules sur la voie publique

Section 1^{re}. Masses et dimensions des véhicules chargés

Art. 3. Il est interdit de se rendre sur la voie publique avec un véhicule chargé :

1° dont la masse sur les essieux ou la masse totale excède, sans préjudice de l'application de la tolérance de mesure de l'appareil de pesage, le maximum autorisé ;

2° dont les dimensions excèdent le maximum autorisé.

Section 2. Le bon état de fonctionnement des véhicules

Art. 4. Il est interdit, sans préjudice des exceptions prévues au règlement technique ou par le Gouvernement, de se rendre sur la voie publique avec un véhicule, appartenant aux catégories déterminées par le Gouvernement, non conforme aux prescriptions du règlement technique ou à celles déterminées par le gouvernement.

Il est interdit de circuler sans être pourvu d'un certificat de visite du contrôle technique ou de tout autre document prévu par le règlement technique ou déterminé par le Gouvernement si ces documents sont requis pour le véhicule considéré.

Section 3. L'arrimage et la signalisation du chargement

Art. 5. Il est interdit de se rendre sur la voie publique avec un véhicule, appartenant aux catégories déterminées par le Gouvernement, dont le chargement n'est pas arrimé conformément aux règles de code de la route ou à celles déterminées par le Gouvernement.

Art. 6. Il est interdit de se rendre sur la voie publique avec un véhicule, appartenant aux catégories déterminées par le Gouvernement, dont le chargement ne fait pas l'objet d'une signalisation conforme aux règles du code de la route ou à celles déterminées par le Gouvernement.

Section 4. Le transport de marchandises dangereuses

Art. 7. Il est interdit de se rendre avec un véhicule transportant des matières dangereuses, sur des voies publiques :

- 1° dont l'accès ne leur est pas autorisé en vertu du code de la route ou par le Gouvernement ;
- 2° en contravention avec les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par route.

Section 5. Le transport exceptionnel

Sous-section 1^{re}. L'autorisation de mise en circulation

Art. 8. § 1^{er}. La mise en circulation d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique peut être autorisée sur certains itinéraires par l'obtention d'une autorisation écrite préalable d'un service désigné par le Gouvernement.

L'autorisation prescrit notamment l'itinéraire ou le réseau d'itinéraires à suivre et toutes dispositions à prendre afin :

- 1° d'assurer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel ;
- 2° d'empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines ;
- 3° d'éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables.

L'autorisation peut à tout moment être retirée, suspendue ou modifiée en fonction des objectifs visés à l'alinéa 2 ou pour d'autres motifs d'intérêt public sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation.

L'utilisateur de l'autorisation supporte le paiement des dommages et des frais pouvant résulter du transport.

§ 2. L'autorisation et ses annexes éventuelles sont conservées à bord du véhicule exceptionnel pour lequel l'autorisation est délivrée.

Lorsqu'il y a un coordinateur de la circulation, ce dernier conserve les documents visés à l'alinéa 1^{er} à bord de son véhicule accompagnateur.

§ 3. Le gestionnaire peut, préalablement à la délivrance de l'autorisation ou à tout moment, lorsque le passage du véhicule exceptionnel est susceptible de lui faire encourir des frais, exiger le dépôt d'un cautionnement.

Sous-section 2. Les exceptions

Art. 9. Les dispositions du présent décret et de ses arrêtés d'exécution relatifs au transport exceptionnel ne s'appliquent pas aux véhicules folkloriques dans les conditions de l'article 56*bis* du code de la route ainsi qu'aux véhicules exceptionnels mis en circulation sur la voie publique :

- 1° par les services de police ;
- 2° par les gestionnaires de voirie pour l'exercice de leurs missions ;
- 3° par les sous-traitants des gestionnaires de voirie, lorsqu'ils sont affectés durant la période hivernale aux missions de déneigement ou d'épandage si le caractère exceptionnel du véhicule résulte de la pelle à neige ou de l'installation d'épandage ;
- 4° par la protection civile ;
- 5° par les sapeurs-pompiers ;
- 6° par l'armée ;
- 7° par l'autorité publique pour lutter contre les calamités publiques ;
- 8° à la suite d'une réquisition par l'autorité publique pour lutter contre les catastrophes.

Dans les cas prévus à l'alinéa 1^{er}, le transport exceptionnel s'effectue sous la direction de l'autorité publique qui utilise le véhicule exceptionnel. Cette autorité prend toutes les mesures requises pour :

- 1° empêcher des dégâts à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ainsi qu'aux propriétés riveraines ;
- 2° assurer la sécurité routière, la sécurité et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel.

Sous-section 3. Les obligations de l'utilisateur, du chauffeur, du coordinateur de la circulation et des accompagnateurs

Art. 10. L'utilisateur, ainsi que le chauffeur du véhicule tractant et le cas échéant, le coordinateur de la circulation et les accompagnateurs visés à l'article 12, sont chargés de l'application des dispositions relatives au transport exceptionnel contenues dans le présent décret et dans ses arrêtés d'exécution, et des prescriptions contenues dans l'autorisation.

Art. 11. L'utilisateur ou le chauffeur du véhicule exceptionnel ou, le cas échéant, le coordinateur de la circulation, reconnaît l'itinéraire au maximum cinq jours avant la date de la mise en circulation du transport exceptionnel. Il ne parcourt pas un itinéraire qu'il n'a pas préalablement reconnu.

Outre la présence d'obstacles sur l'itinéraire, l'utilisateur ou le chauffeur du véhicule exceptionnel ou, le cas échéant, le coordinateur de la circulation vérifie que, lors de la traversée d'agglomérations, l'acheminement du convoi n'est pas entravé par une manifestation publique, à savoir, un marché, une brocante, des festivités locales ponctuelles ou de longue durée.

Si, pour le passage du transport exceptionnel, des adaptations à l'infrastructure doivent être réalisées ou des obstacles doivent être éliminés, les mesures à prendre sont déterminées en concertation avec le gestionnaire.

Si un obstacle imprévu est rencontré lors du transport exceptionnel, une déviation de l'itinéraire imposé peut être prévue dans les conditions à définir par le service visé à l'article 8, § 1^{er}.

Les frais afférents aux opérations visées dans le présent article incombent au titulaire de l'autorisation.

Sous-section 4. L'accompagnement

Art. 12. Le Gouvernement détermine, en fonction notamment des gabarits, de la masse en circulation ou du type de manœuvres à effectuer, les transports exceptionnels pour lesquels un accompagnement par un ou plusieurs véhicules accompagnateurs, comprenant un ou plusieurs accompagnateurs dont un coordinateur de la circulation ou un accompagnement par les services de police, est obligatoire.

Le coordinateur de la circulation et les accompagnateurs vérifient le bon déroulement du transport exceptionnel et donnent aux usagers de la voirie les indications nécessaires pour :

- 1° assurer la sécurité et la fluidité de la circulation, l'absence de dommages à l'infrastructure ;
- 2° pour faciliter le passage du véhicule exceptionnel.

Section 6. Les vitesses

Art. 13. Il est interdit :

- 1° sur les voies publiques autres que les autoroutes, de dépasser la vitesse maximale autorisée déterminée par le code de la route ou par le Gouvernement ;
- 2° sur les autoroutes, de dépasser les vitesses établies en vertu d'une signalisation conforme au code de la route.

Chapitre 3. Les agents qualifiés

Art. 14. Les agents qualifiés pour rechercher et constater des infractions aux dispositions du présent décret, ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution, sont les membres du personnel :

- 1° du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale ;
- 2° du cadre administratif et logistique de la police fédérale et de la police locale en ce qui concerne les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement, en présence ou en l'absence d'un agent qualifié ;
- 3° désignés par le Gouvernement.

Art. 15. § 1^{er}. Les agents qualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils peuvent également, en fonction des circonstances qui le justifient, donner des avertissements ou fixer au contrevenant un délai pour se mettre en règle.

§ 2. Les procès-verbaux peuvent, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, être dressés sous forme électronique avec signature électronique ou au moyen d'un appareil sécurisé, permettant le recours à une signature manuscrite conservée sous forme numérique.

§ 3. Les procès-verbaux sont transmis

1° au conseiller de police administrative dans les quinze jours soit :

a) du constat ;

b) à partir de l'identification de l'auteur de l'infraction ;

c) du refus ou du non-paiement de l'amende administrative minorée visée à l'article 33.

2° dans les cas prévus aux articles 30 ou 31, 1°, également au procureur du roi compétent dans les quinze jours soit :

a) du constat ;

b) à partir de l'identification de l'auteur de l'infraction.

Leur copie est transmise à l'auteur de l'infraction dans les trente jours de l'un des événements visés au 1°, a) ou b) ou c) ou le cas échéant au 2° a) ou b). Au-delà de ces derniers délais prévus pour la transmission de leur copie à l'auteur de l'infraction, les procès-verbaux gardent leur valeur de simple renseignement.

La copie du procès-verbal peut être remplacée par la lettre de notification visée à l'article 5 de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

§ 4. Dans le cadre de l'exercice de leur mission, les agents qualifiés peuvent :

1° enjoindre à toute personne sur laquelle pèse des indices sérieux d'infraction au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution, la présentation de sa carte d'identité ou de tout autre document permettant son identification ;

2° arrêter les véhicules, donner des injonctions au conducteur et contrôler le véhicule ;

3° interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à leur mission ;

4° se faire produire tout document dont les documents de bord du véhicule, pièce ou titre utile à l'accomplissement de leur mission et en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé ;

5° pour les agents qualifiés visés à l'article 14, 3°, solliciter, l'assistance de la police fédérale, de la police locale ou d'autres services régionaux.

§ 5. Les agents qualifiés peuvent interdire la circulation de tout véhicule mis en circulation en infraction aux prescriptions du présent décret, de ses arrêtés

d'exécution ou à celles d'une autorisation de mise en circulation. Cette mesure vaut jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister.

Les agents qualifiés peuvent ordonner au conducteur de conduire le véhicule vers un endroit qu'ils indiquent en vue d'éviter tout danger pour la sécurité routière ou vers un endroit pour peser le véhicule ou pour décharger une surcharge. Ces manœuvres imposées s'effectuent sous la direction des agents qualifiés. Cette mesure reste de vigueur jusqu'au moment où l'infraction cesse d'exister.

Les agents qualifiés peuvent :

1° immobiliser le véhicule, faire procéder à son déchargement et prendre toutes mesures visant à assurer la sécurité routière ;

2° retenir les documents de bord du véhicule jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister.

Les mesures visées dans le présent paragraphe le sont aux frais, risques et périls du contrevenant.

§ 6. Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

Art. 16. Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions aux dispositions du présent décret, ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution.

Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions aux dispositions du présent décret, ainsi qu'à ses arrêtés, désignées par le Gouvernement. Lorsqu'une infraction est constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention.

Les appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller l'application du présent décret et des règlements pris en son exécution, sont, s'ils exécutent des mesures, agréés ou homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément :

1° à l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci ;

2° ou aux dispositions définies par le Gouvernement ;

3° ou aux dispositions déterminées par le Gouvernement qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation de ces appareils.

Jusqu'à leur agrément ou leur homologation, les preuves matérielles fournies par les appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié sans être agréés ou homologués gardent leur valeur de simple renseignement dans le cadre de la constatation des infractions par procès-verbaux.

Le Gouvernement peut, après avis de la Commission de la protection de la vie privée, fixer les modalités particulières d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par ces appareils.

Sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'Instruction criminelle ainsi que de l'article 62 de la loi sur la circulation routière du 16 mars 1968, les appareils et les informations qu'ils fournissent peuvent être utilisés uniquement aux fins relatives à la répression des infractions au décret et à ses arrêtés d'exécution, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.

Lorsque les appareils sont destinés à fonctionner comme équipement fixe sur la voie publique, en l'absence d'agent qualifié, leur emplacement et les circonstances de leur utilisation sont déterminés lors de concertations organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes, dont les gestionnaires de la voirie. Le Gouvernement détermine les modalités particulières de cette concertation. L'installation sur la voie publique d'équipements fixes pour des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié se fait avec l'accord des gestionnaires de la voirie.

Chapitre 4. Les conseillers de police administrative

Art. 17. § 1^{er}. Le Gouvernement :

1° désigne le service compétent et les conseillers de police administrative habilités à poser les actions visées au paragraphe 2 ;

2° organise la formation des conseillers de police administrative à l'application du présent décret ;

3° fixe le niveau de diplôme requis et les conditions d'honorabilité des conseillers de police administrative.

§ 2. Pour les infractions sanctionnées au moyen d'amendes administratives en vertu du présent décret, les conseillers de police administrative :

1° ont un devoir et un droit général d'information et peuvent exercer les missions que lui confie le présent décret et ses arrêtés d'exécution ;

2° déterminent la politique d'action administrative ;

3° jugent de l'opportunité des poursuites administratives et orientent l'action administrative au regard des procédures visées aux articles 28, 33, 35 ou 36, ou indiquent le motif des décisions de classement sans suite qu'ils prennent en la matière ;

4° ont le droit de solliciter les agents qualifiés pour accomplir tous les actes nécessaires à l'exercice de leurs compétences.

§ 3. Le Conseiller de police administrative est indépendant dans l'exercice des recherches et poursuites administratives individuelles, sans préjudice du droit du ministre d'ordonner des poursuites et d'arrêter des directives contraignantes de politique d'action administrative, y compris en matière de politique de recherche et de poursuite administrative.

Chapitre 5. Les sanctions

Section 1^{re}. Les amendes administratives

Sous-section 1^{re}. Disposition générale

Art. 18. Sans préjudice de l'application des articles 23 et 30 à 33, 35 et 36, les infractions au présent décret, à ses arrêtés d'exécution et aux prescriptions des autorisations de mise en circulation de véhicules exceptionnels ou de VLL, peuvent être sanctionnées par des amendes administratives dont les montants sont déterminés dans la présente section.

Un coefficient multiplicateur de trois est appliqué au montant des amendes administratives prononcées par le fonctionnaire sanctionnateur ou en degré d'appel par le Tribunal de police ou par le Tribunal de la jeunesse.

Sous-section 2. Surcharge

Art. 19. § 1^{er}. Lorsque la masse totale du véhicule excède, sans préjudice de l'application de la tolérance de mesure de l'appareil de pesage, la masse totale autorisée, l'amende administrative s'élève à :

- 1° 500 euros en cas de surcharge jusqu'à dix pour cent ;
- 2° 1000 euros en cas de surcharge de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- 3° 2000 euros en cas de surcharge de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- 4° 3000 euros en cas de surcharge de plus de vingt pour cent à trente pour cent ;
- 5° 4000 euros en cas de surcharge de plus de trente pour cent à quarante pour cent ;
- 6° 5000 euros en cas de surcharge de plus de quarante pour cent.

§ 2. Lorsque la masse sur les essieux du véhicule excède, sans préjudice de l'application de la tolérance de mesure de l'appareil de pesage, la masse maximale autorisée sur les essieux, l'amende administrative s'élève à :

- 1° 250 euros en cas de surcharge jusqu'à cinq pour cent ;
- 2° 500 euros en cas de surcharge de plus de cinq pour cent à dix pour cent ;
- 3° 1000 euros en cas de surcharge de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- 4° 1500 euros en cas de surcharge de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- 5° 2000 euros en cas de surcharge de plus de vingt pour cent à trente pour cent ;
- 6° 2500 euros en cas de surcharge de plus de trente pour cent à quarante pour cent ;
- 7° 3000 euros en cas de surcharge de plus de quarante pour cent à cinquante pour cent ;
- 8° 3500 euros en cas de surcharge de plus de cinquante pour cent à soixante pour cent ;
- 9° 4000 euros en cas de surcharge de plus de soixante pour cent.

§ 3. Par dérogation aux paragraphes 1^{er} et 2, les véhicules, dont la masse maximale autorisée :

1° ne dépasse pas 3,5 tonnes, se voient infliger une amende administrative de trente pour cent des montants prévus aux paragraphes 1^{er} et 2 ;

2° est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes, se voient infliger une amende administrative de cinquante pour cent des montants prévus aux paragraphes 1^{er} et 2 ;

3° est supérieure ou égale à 12 tonnes sans être supérieure à 32 tonnes se voient infliger une amende administrative de quatre-vingts pour cent des montants prévus aux paragraphes 1^{er} et 2.

Sous-section 3. Dépassement des dimensions autorisées

Art. 20. L'amende administrative s'élève à :

1° lorsque la longueur du véhicule chargé excède la longueur maximale autorisée :

- a) 75 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée jusqu'à cinq pour cent ;
- b) 400 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de cinq pour cent à dix pour cent ;
- c) 700 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- d) 1000 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- e) 1500 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de vingt pour cent à trente pour cent ;
- f) 2000 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de trente pour cent à quarante pour cent ;
- g) 2500 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de quarante pour cent ;

2° lorsque la hauteur du véhicule chargé excède la hauteur maximale autorisée :

- a) 75 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée jusqu'à deux pour cent ;
- b) 200 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de deux pour cent à cinq pour cent ;
- c) 700 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de cinq pour cent à dix pour cent ;
- d) 1500 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- e) 2000 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- f) 2500 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de vingt pour cent ;

3° lorsque la largeur du véhicule chargé excède la largeur maximale autorisée :

- a) 75 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée jusqu'à cinq pour cent ;
- b) 200 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée de plus de cinq pour cent à vingt pour cent ;
- c) 700 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée de plus de vingt pour cent à quarante pour cent ;
- d) 1500 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée de plus de quarante pour cent.

Sous-section 4. Absence d'autorisation de mise en circulation de véhicules exceptionnels ou de VLL ou dépassement des masses et dimensions autorisées dans l'autorisation de mise en circulation

Art. 21. § 1^{er}. Lorsque la masse totale du véhicule exceptionnel ou du VLL excède, sans préjudice de l'application de la tolérance de mesure de l'appareil de pesage, la masse totale autorisée, l'amende administrative s'élève à :

- 1° 750 euros en cas de surcharge jusqu'à dix pour cent ;
- 2° 1500 euros en cas de surcharge de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- 3° 3000 euros en cas de surcharge de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- 4° 4000 euros en cas de surcharge de plus de vingt pour cent à trente pour cent ;
- 5° 5000 euros en cas de de surcharge de plus de trente pour cent à quarante pour cent ;
- 6° 6000 euros en cas de de surcharge de plus de quarante pour cent.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les véhicules exceptionnels ou les VLL, dont la masse totale autorisée :

- 1° est supérieure ou égale à 60 tonnes et inférieure ou égale à 120 tonnes, se voient infliger un montant d'amende administrative de cent vingt pour cent des montants prévus à l'alinéa 1^{er} ;
- 2° est supérieure à 120 tonnes et inférieure ou égale à 180 tonnes, se voient infliger un montant d'amende administrative de cent cinquante pour cent des montants prévus à l'alinéa 1^{er} ;
- 3° est supérieure à 180 tonnes se voient infliger un montant d'amende administrative de deux-cent pour cent des montants prévus à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Lorsque la masse sur les essieux du véhicule exceptionnel ou du VLL excède, sans préjudice de l'application de la tolérance de mesure de l'appareil de pesage, la masse maximale autorisée sur les essieux, l'amende administrative s'élève à :

- 1° 350 euros en cas de surcharge jusqu'à cinq pour cent ;
- 2° 750 euros en cas de surcharge de plus de cinq pour cent à dix pour cent ;

- 3° 1500 euros en cas de surcharge de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- 4° 2000 euros en cas de surcharge de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- 5° 2500 euros en cas de surcharge de plus de vingt pour cent à trente pour cent ;
- 6° 3500 euros en cas de surcharge de plus de trente pour cent à quarante pour cent ;
- 7° 4500 euros en cas de surcharge de plus de quarante pour cent à cinquante pour cent ;
- 8° 5500 euros en cas de surcharge de plus de cinquante pour cent à soixante pour cent ;
- 9° 6500 euros en cas de surcharge de plus de soixante pour cent.

§ 3. L'amende administrative s'élève à :

1° lorsque la longueur du véhicule exceptionnel excède la longueur maximale autorisée :

- a) 300 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée jusqu'à cinq pour cent ;
- b) 700 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de cinq pour cent à dix pour cent ;
- c) 1000 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;
- d) 1500 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- e) 2000 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de vingt pour cent à trente pour cent ;
- f) 3000 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de trente pour cent à quarante pour cent ;
- g) 4000 euros en cas de dépassement de la longueur maximale autorisée de plus de quarante pour cent ;

2° lorsque la hauteur du véhicule exceptionnel excède la hauteur maximale autorisée :

- a) 75 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée jusqu'à deux pour cent ;
- b) 200 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de deux pour cent à cinq pour cent ;
- c) 700 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de cinq pour cent à dix pour cent ;
- d) 1500 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de dix pour cent à quinze pour cent ;

- e) 2000 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de quinze pour cent à vingt pour cent ;
- f) 2500 euros en cas de dépassement de la hauteur maximale autorisée de plus de vingt pour cent ;

3° lorsque la largeur du véhicule exceptionnel excède la largeur maximale autorisée :

- a) 75 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée jusqu'à cinq pour cent ;
- b) 200 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée de plus de cinq pour cent à vingt pour cent ;
- c) 700 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée de plus de vingt pour cent à quarante pour cent ;
- d) 1500 euros en cas de dépassement de la largeur maximale autorisée de plus de quarante pour cent.

Art. 22. En cas d'infraction aux dispositions du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution ou aux prescriptions de l'autorisation de mise en circulation de véhicule exceptionnel ou de VLL ou en cas d'accident de roulage, l'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel ou d'un VLL peut être retirée, suspendue ou modifiée sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation.

Sous-section 5. Dépassement de la vitesse maximale autorisée

Art. 23. § 1^{er}. Une amende administrative peut être infligée pour des infractions aux vitesses maximales autorisées visées à l'article 13, uniquement pour les dépassements :

- 1° de maximum 20 km/h dans une agglomération, une zone 30, les abords d'une école, dans une zone résidentielle ou une zone de rencontre ;
- 2° de maximum 30 km/h en dehors d'une agglomération, d'une zone 30, des abords d'une école, d'une zone résidentielle ou d'une zone de rencontre ;

§ 2. Le dépassement de la vitesse maximale autorisée est sanctionné par une amende administrative de 30 euros à 1.000 euros.

Il est tenu compte du nombre de kilomètres par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée.

Sous-section 6. Arrêtés d'exécution

Art. 24. Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives pour les infractions au présent décret et dont les montants ne sont pas déterminés dans la présente section.

Le Gouvernement fixe les montants visés à l'alinéa 1^{er} en fonction de l'importance de l'impact potentiel de l'infraction sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, la fluidité de la circulation, le coût économique pour la société et en tenant compte de l'intérêt économique qu'a l'auteur de l'infraction à les commettre.

Leur montant ne peut être inférieur à 50 euros ni supérieur à 6.000 euros.

Tout arrêté pris en exécution de l'alinéa 2, qui n'est pas confirmé par décret dans les douze mois qui suivent son entrée en vigueur, cesse de produire ses effets.

Section 2. Cumul d'amendes administratives et récidive

Art. 25. Si plusieurs infractions sont constatées simultanément, les montants d'amendes administratives sont cumulés au moment de leur sanction sans excéder le double de l'amende administrative la plus forte.

Art. 26. A l'exception des infractions pour lesquelles l'article 37, § 1^{er}, ou l'article 38, § 1^{er}, est d'application, l'amende administrative peut être doublée si, cumulativement :

1° l'infraction est commise dans les trois ans à dater d'une amende administrative minorée exécutoire visée à l'article 36 ayant titre exécutoire, d'une décision de condamnation administrative rendue en vertu de l'article 28 ayant titre exécutoire ou d'un jugement de condamnation rendu en vertu de l'article 29 ayant autorité de chose jugée portant indistinctement sur une des infractions au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution ;

2° le montant de l'amende administrative applicable à la nouvelle infraction est au moins égal à celui appliqué à l'infraction faisant l'objet d'une amende administrative minorée exécutoire visée à l'article 36 ayant titre exécutoire, d'une décision de condamnation administrative rendue en vertu de l'article 28 ayant titre exécutoire ou d'un jugement de condamnation rendu en vertu de l'article 29 ayant autorité de chose jugée ou que des dégâts sont portés au domaine public régional routier à la suite de la nouvelle infraction.

Chapitre 6. La procédure de sanction administrative

Art. 27. Le Gouvernement :

1° désigne le service compétent et un ou plusieurs fonctionnaires sanctionneurs ;

2° garantit l'indépendance et l'impartialité des fonctionnaires sanctionneurs ;

3° organise la formation des fonctionnaires sanctionneurs à l'application du présent décret ;

4° fixe le niveau de diplôme requis et les conditions d'honorabilité des fonctionnaires sanctionneurs.

Le fonctionnaire sanctionneur ne prend pas de décision dans un dossier dans lequel il est déjà intervenu dans une autre qualité ou s'il a un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou une institution concernée par la procédure.

Art. 28. § 1^{er}. Le fonctionnaire sanctionneur, s'il envisage d'appliquer une amende administrative, notifie à la personne suspectée d'infraction, par envoi recommandé, un avis accompagné d'une copie du procès-verbal, mentionnant :

- 1° les faits pour lesquels il envisage d'infliger une amende administrative ;
- 2° un extrait des dispositions transgressées ;
- 3° le montant de l'amende administrative qu'il envisage d'infliger ;
- 4° que la personne suspectée d'infraction a le droit de :
 - a) faire valoir par écrit ses moyens de défense, par envoi recommandé dans les quinze jours à compter du jour de l'envoi de la notification de l'avis ;
 - b) demander à présenter oralement ses moyens de défense, par envoi recommandé dans les quinze jours à compter du jour de l'envoi de la notification de l'avis ;
 - c) se faire représenter ou assister par un conseil ;
 - d) consulter son dossier.

Si la personne suspectée d'infraction demande à présenter oralement ses moyens de défense, le fonctionnaire sanctionnateur lui notifie, par envoi recommandé, les lieux, jour et heure où il sera entendu. Cette audition a lieu quinze jours au plus tôt après l'envoi recommandé.

Il est établi un procès-verbal de l'audition de la personne suspectée d'infraction, signé par elle et par le fonctionnaire sanctionnateur. Le procès-verbal mentionne les éventuels désaccords de la personne suspectée d'infraction quant à son contenu.

§ 2. Lorsque la procédure administrative est entamée à l'encontre d'une personne de moins de seize ans, l'envoi recommandé visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est adressé au mineur ainsi qu'à ses père et mère, tuteurs ou personnes qui en ont la garde. Ces personnes disposent des droits visés au paragraphe 1^{er}.

Le fonctionnaire sanctionnateur en avise le bâtonnier de l'ordre des avocats afin que le mineur puisse être assisté d'un avocat. Cet avis est envoyé en même temps que l'envoi recommandé visé à l'alinéa 1^{er}.

Le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique procède à la désignation d'un avocat au plus tard dans les deux jours ouvrables à compter de cet avis.

Une copie de l'avis informant le bâtonnier de la saisine est jointe au dossier de la procédure.

Lorsqu'il y a conflit d'intérêts, le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique vérifie que l'intéressé est assisté par un avocat autre que celui auquel ont fait appel ses père et mère, tuteurs ou personnes qui en ont la garde.

A l'échéance du délai de quinze jours visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 4°, a), et, le cas échéant, après la date fixée pour l'audition de la personne suspectée d'infraction ou de son conseil, tenant compte, s'il y en a eu, des moyens de défense présentés par écrit ou exposés oralement, le fonctionnaire sanctionnateur décide, soit :

- 1° d'infliger l'amende administrative initialement envisagée ;
- 2° d'infliger une amende d'un montant diminué ;
- 3° de ne pas infliger d'amende administrative.

§ 3. Le fonctionnaire sanctionnateur peut accorder à l'auteur de l'infraction des mesures de sursis à l'exécution de la décision infligeant une amende administrative en tout ou en partie, et s'il n'y a pas récidive au sens de l'article 26.

La décision qui inflige l'amende administrative mentionne et motive la décision quant au sursis.

Le délai d'épreuve n'est pas inférieur à une année, ni supérieur à trois années, à compter de la date de la notification de la décision infligeant l'amende administrative ayant force exécutoire.

Le sursis est révoqué de plein droit en cas de nouvelle infraction commise pendant le délai d'épreuve et ayant entraîné l'application d'une amende administrative pour une infraction dont le tarif applicable en vertu des dispositions reprises au chapitre 5, section 1^{re} est égal ou supérieur.

Le sursis peut être révoqué en cas de nouvelle infraction commise pendant le délai d'épreuve et ayant entraîné l'application d'une amende administrative pour une infraction dont le tarif applicable, en vertu des dispositions reprises au chapitre 5, section 1^{re} est inférieur.

Le sursis est révoqué dans la même décision que celle par laquelle est infligée l'amende administrative pour la nouvelle infraction commise dans le délai d'épreuve.

La mention de la révocation du sursis dans la décision se fait tant lorsque la révocation a lieu de plein droit que dans le cas où elle est laissée à l'appréciation de l'administration compétente.

L'amende administrative qui devient exécutoire par suite de la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.

§ 4. Le fonctionnaire sanctionnateur peut réduire l'amende administrative au-dessous du montant minimum d'amende administrative prévue ou accorder des facilités de paiement en cas de circonstances atténuantes ou de circonstances liées à la situation personnelle de l'auteur de l'infraction.

§ 5. La décision motivée du fonctionnaire sanctionnateur et, le cas échéant, le procès-verbal de l'audition, sont notifiés au contrevenant par envoi recommandé. La notification contient l'indication du délai et les modalités d'introduction d'un recours.

Si l'auteur de l'infraction est mineur, la décision motivée et le procès-verbal de l'audition sont notifiés au mineur ainsi qu'à ses père, mère, tuteurs ou personnes qui en ont la garde et à son conseil. Les père, mère, tuteurs ou personnes qui en ont la garde sont responsables du paiement de l'amende.

§ 6. Le fonctionnaire sanctionnateur indique, dans sa décision, l'application du coefficient multiplicateur effectuée en vertu de l'article 18, al. 2 ainsi que le montant qui résulte de cette majoration.

§ 7. Lorsque plus de cent quatre-vingts jours se sont écoulés depuis sa saisine, le fonctionnaire sanctionnateur ne peut plus infliger l'amende administrative. Le jour de la saisine n'est pas compris dans ce délai.

§ 8. La décision infligeant une amende administrative a force exécutoire à l'échéance d'un délai de trente jours prenant cours le jour de l'envoi de sa notification, sauf en cas de recours introduit dans ce délai. L'auteur de l'infraction dispose de trente jours prenant cours le jour qui suit celui où la décision a acquis force exécutoire pour acquitter l'amende.

§ 9. Le Gouvernement peut déterminer des frais de procédure.

§ 10. Le fonctionnaire sanctionnateur transmet une copie de l'amende administrative à l'administration qui, au sein du Service public de Wallonie, est compétente pour le recouvrement des créances non fiscales, et qui recouvre la somme conformément à la procédure décrite au décret du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes.

Chapitre 7. Les recours contre la décision administrative

Art. 29. § 1^{er}. L'auteur de l'infraction qui souhaite contester la décision du fonctionnaire sanctionnateur lui infligeant une amende administrative, peut introduire un recours dans le délai visé par l'article 28, § 8 sous peine de forclusion.

Le recours est porté devant le Tribunal de police.

Toutefois, si la décision se rapporte aux mineurs ayant moins de seize ans accomplis au moment des faits, le recours est introduit par requête gratuite auprès du tribunal de la jeunesse. Dans ce cas, les père et mère, tuteurs ou personnes qui en ont la garde, peuvent également introduire le recours. Le tribunal de la jeunesse demeure compétent si le contrevenant est majeur au moment où il se prononce.

Le recours est formé par exploit d'huissier de justice enregistré en débet signifié à la Région wallonne auprès du service visé à l'article 27, 1^o.

L'acte formalisant le recours contient à peine de nullité :

1^o l'indication du jour, mois et an ;

2^o les nom, prénom(s), date de naissance et domicile du ou des requérants et, si le recours est formé conformément à l'alinéa 3, la qualité du ou des requérants ;

3^o la désignation de la décision attaquée et le montant de l'amende ou des amendes contestée(s);

4^o les motifs de la contestation;

5^o la signature du requérant ou de son avocat.

Le recours est inscrit au rôle visé par l'article 711 du Code judiciaire. Il est instruit et jugé selon les règles énoncées par les articles 735 et suivants du même Code. Il est suspensif.

§ 2. Le tribunal examine les moyens du requérant, la légalité et la proportionnalité de l'amende et, d'office, la prescription. Il ne révoque pas le sursis à l'exécution de la décision accordé par le fonctionnaire sanctionnateur. Il peut cependant accorder le sursis dans les conditions visées à l'article 28, lorsque le fonctionnaire sanctionnateur l'a refusé.

Le délai d'épreuve n'est pas inférieur à une année, ni supérieur à trois années, à compter du jugement.

§ 3. Le Tribunal peut réduire l'amende administrative au-dessous du montant minimum d'amende administrative prévue ou accorder des facilités de paiement en cas de circonstances atténuantes ou de circonstances liées à la situation personnelle de l'auteur de l'infraction.

§ 4. Le tribunal de la jeunesse peut, lorsqu'il est saisi d'un recours contre une amende administrative, substituer à celle-ci une mesure de garde, de préservation ou d'éducation telle qu'elle est prévue par l'article 37 de la loi du 8 avril 1965 relative à la

protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait. Dans ce cas, l'article 60 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait est d'application.

§ 5. Les décisions du tribunal de police ou du tribunal de la jeunesse sont prononcées en dernier ressort. Elles statuent sur les dépens, selon les règles énoncées par les articles 1017 et suivants du Code judiciaire.

§ 6. Le jugement est transmis en copie conforme à l'intimée qui la transmet à l'administration qui, au sein du Service public de Wallonie, est compétente pour le recouvrement des créances non fiscales, et qui recouvre la somme conformément à la procédure décrite au décret du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes.

Chapitre 8. Les poursuites pénales

Art. 30. Sans préjudice de l'article 31, les infractions aux dispositions du présent décret et à ses arrêtés d'exécution sont punies d'une peine de prison de huit jours à un an et d'une amende qui ne peut être inférieure au montant minimal de l'amende administrative prévue par ou en vertu du présent décret avec un maximum de 30.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement et non au moyen d'une amende administrative :

1° lorsque le fait a causé dommage à autrui, ou a débouché sur une privation judiciaire de liberté ;

2° lorsque l'infraction est liée à d'autres infractions non susceptibles de faire l'objet d'une sanction administrative telle que visée au présent décret.

Le juge tient compte de :

1° l'importance de l'impact de l'infraction sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, la fluidité de la circulation, le coût économique pour la société et en tenant compte de l'intérêt économique qu'a l'auteur de l'infraction à les commettre ;

2° l'éventuelle concomitance de plusieurs infractions qui auraient pu, en vertu du présent décret, déboucher sur une sanction administrative visée au présent décret et de l'éventuelle récidive de telles infractions.

Art. 31. Le dépassement de la vitesse maximale autorisée est poursuivi conformément à la loi sur la circulation routière du 16 mars 1968 :

1° hors des cas visés à l'article 23 ;

2° dans les cas visés à l'article 30, alinéa 1^{er}, 1° ou 2°, lorsqu'il est fait application de l'article 32, alinéa 1^{er}.

Art. 32. Dans les cas visés aux articles 30 alinéa 1^{er}, 1° ou 2° ou 31, 2°, le magistrat compétent du parquet décide s'il apporte une suite pour l'ensemble de faits y compris celui ou ceux pour lesquels la procédure administrative peut être engagée. Il en

informe dans les soixante jours le conseiller de police administrative, lequel clôture alors la procédure administrative.

Le conseiller de police administrative poursuit l'action administrative si le magistrat compétent du parquet ne s'est pas prononcé dans le délai visé à l'alinéa 1^{er} ou s'il décide de ne pas apporter de suite à l'ensemble des faits visés.

Chapitre 9. L'amende administrative minorée

Art. 33. § 1^{er}. Sans préjudice de l'application des articles 30 à 32, lors de la constatation d'infractions au présent décret et aux règlements pris en son exécution pouvant faire l'objet d'une amende administrative, une amende administrative minorée peut être proposée.

Son montant peut être perçu soit immédiatement ou dans le délai prévu par le Gouvernement.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 3, le Gouvernement détermine le montant de l'amende administrative minorée. Le montant peut être indexé.

§ 3. Si plusieurs infractions sont constatées simultanément, les montants d'amendes administratives minorées sont cumulés sans pouvoir dépasser le double de l'amende administrative minorée la plus forte.

§ 4. Le Gouvernement détermine les agents habilités à faire application du paragraphe 1^{er}.

§ 5. Le paiement de l'amende administrative minorée éteint la possibilité d'infliger une amende administrative, sauf si le conseiller de police administrative notifie à l'intéressé dans les trente jours de la constatation de l'infraction qu'il transmet le procès-verbal au fonctionnaire sanctionnateur.

§ 6. Le Gouvernement définit les modalités de perception de l'amende administrative minorée.

Chapitre 10. La consignation de sommes

Art. 34. § 1^{er}. Sans préjudice de l'application des articles 30 à 32, si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement l'amende administrative minorée, il consigne entre les mains des agents visés à l'article 33, § 2, une somme destinée à couvrir en tout ou en partie l'amende administrative.

Le Gouvernement fixe le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception.

Lorsqu'il peut être constaté qu'une somme est encore impayée au nom de l'auteur de l'infraction sur base d'une amende administrative minorée exécutoire visée à l'article 36 ou d'une décision de condamnation administrative rendue en vertu de l'article 28 ayant titre exécutoire ou d'un jugement de condamnation rendu en vertu de l'article 29 ayant autorité de chose jugée, ce dernier s'acquitte immédiatement de cette somme entre les mains des agents visés au paragraphe 2. En vue de la récupération de cette somme, la procédure prévue aux paragraphes 2 et 3 s'applique.

§ 2. Le véhicule conduit par l'auteur de l'infraction peut être retenu, aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de la somme visée au paragraphe 1^{er} et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction ou à compter de la constatation du non-paiement des sommes visées au paragraphe 1^{er}.

§ 3. A l'expiration du délai visé au paragraphe 2, la saisie du véhicule peut être ordonnée par l'agent qualifié désigné par le Gouvernement.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Le véhicule reste aux risques et frais de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 4. Si une amende administrative est prononcée :

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de procédure et sur l'amende administrative prononcée et l'excédent éventuel est restitué ;

2° lorsque le véhicule est saisi, la décision infligeant l'amende administrative ordonne qu'il soit procédé à la vente du véhicule à défaut du paiement de l'amende et des frais de procédure dans un délai de quarante jours de la décision infligeant l'amende administrative.

La décision visée à l'alinéa 1^{er}, 2°, est exécutoire nonobstant tout recours.

Le produit de la vente est imputé sur les frais de procédure, sur l'amende prononcée ainsi que sur les frais éventuels de conservation de véhicule. L'excédent éventuel est restitué.

§ 5. En cas de décision administrative prononçant l'acquittement, la somme perçue ou consignée ou le véhicule saisi sont restitués. Les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de la Région.

§ 6. En cas de décision administrative prononcée avec sursis, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de procédure. Le véhicule saisi est restitué après paiement des frais de procédure et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 7. La somme consignée ou le véhicule saisi sont restitués lorsque le conseiller de police administrative, décide du classement sans suite de l'action administrative ou lorsque l'action administrative est prescrite.

Chapitre 11. L'extinction de l'action administrative après le suivi d'une formation

Art. 35. Lors de la constatation d'infractions au présent décret et à ses arrêtés d'exécution pouvant faire l'objet d'une amende administrative, une formation suivant les modalités déterminées par le Gouvernement peut être proposée.

Le suivi de la formation éteint l'action administrative.

Chapitre 12. L'amende administrative minorée exécutoire

Art. 36. Lorsque l'amende administrative minorée n'est pas payée dans les délais prévus par le Gouvernement, le conseiller de police administrative peut donner ordre à l'auteur de l'infraction de payer une amende administrative minorée exécutoire d'un montant qui correspond au montant total des sommes dues si elles étaient perçues en vertu de l'article 33, § 1^{er}, majoré de trente-cinq pour cent. Le montant obtenu est arrondi à l'unité supérieure.

Si l'auteur de l'infraction n'a pas introduit de recours auprès du fonctionnaire sanctionnateur à l'encontre l'amende administrative minorée exécutoire et n'en a pas payé le montant dans un délai de quinze jours, celle-ci devient exécutoire de plein droit.

L'amende administrative minorée exécutoire est réputée reçue le troisième jour ouvrable, suivant le jour du dépôt de l'envoi recommandé.

Le recours, qui a pour effet d'annuler le titre exécutoire en ce qui concerne l'amende administrative minorée exécutoire contestée, est motivé et contient élection de domicile en Belgique, si l'auteur de l'infraction n'y a pas son domicile.

Lorsque l'auteur de l'infraction prouve qu'il n'a pas pu prendre connaissance de l'amende administrative minorée exécutoire dans les délais, il peut introduire un recours dans les quinze jours suivant le jour où il a eu connaissance de cet ordre ou suivant le premier acte de recouvrement de la somme effectué par l'administration compétente pour le recouvrement des créances non fiscales du Service public de Wallonie.

Les modalités de perception et de recours sont définies par le Gouvernement.

Le conseiller de police administrative transmet une copie de l'amende administrative minorée exécutoire à l'administration qui, au sein du Service public de Wallonie, est compétente pour le recouvrement des créances non fiscales, et qui recouvre la somme conformément à la procédure décrite au décret du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes.

Chapitre 13. La responsabilité de l'infraction

Art. 37. §. 1^{er}. Lorsqu'une infraction visée à l'article 19, § 1^{er}, 1° à 2°, § 2, 1° à 3°, et § 3, lorsque la surcharge s'élève à maximum quinze pour cent, ou visée à l'article 23, est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne physique et que le conducteur n'est pas identifié au moment de la constatation de l'infraction, cette infraction est réputée avoir été commise par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule sauf s'il prouve la force majeure, que le véhicule a été volé ou qu'il y a eu fraude liée à la plaque d'immatriculation .

§ 2. Lorsqu'une infraction au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution autre que celles visées au paragraphe 1^{er} est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne physique et que le conducteur n'est pas identifié au moment de la constatation de l'infraction, cette infraction est réputée avoir été commise par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule sauf s'il prouve la force majeure, que le véhicule a été volé, qu'il y a eu fraude liée à la plaque d'immatriculation ou qu'il a communiqué l'identité du conducteur.

Art. 38. § 1^{er}. Lorsqu'une infraction visée à l'article 37, paragraphe 1^{er}, est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne morale, et que le conducteur n'est pas identifié au moment de la constatation de l'infraction, l'amende administrative minorée, l'amende administrative minorée exécutoire ou l'amende administrative, est mise à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, sauf s'il peut prouver le vol, la force majeure ou qu'il y a eu fraude liée à la plaque d'immatriculation.

§ 2. Lorsqu'une infraction au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution autre que celles visées au paragraphe 1^{er} est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne morale et que le conducteur n'est pas identifié au moment de la constatation de l'infraction, la personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en droit, communique l'identité du conducteur au moment des faits ou, s'il ne la connaît pas, communique l'identité de la personne responsable du véhicule, sauf s'il peut prouver le vol ou la force majeure ou qu'il y a eu fraude liée à la plaque d'immatriculation.

La communication a lieu dans les quinze jours de l'envoi de la demande de renseignements.

Si la personne responsable du véhicule n'est pas le conducteur au moment des faits, elle communique l'identité du conducteur selon les modalités définies à l'alinéa 2.

La personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en droit en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation ou en tant que détenteur du véhicule prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de l'obligation visée à l'alinéa 3.

Toutefois, lorsque l'infraction est commise avec un véhicule à moteur immatriculé au nom d'une personne morale, qui a fait enregistrer le conducteur habituel à la Banque-Carrefour Véhicules, le conducteur habituel est assimilé au titulaire de la plaque d'immatriculation et l'article 37 est d'application.

Art. 39. Les agents visés aux articles 14 et les fonctionnaires visés aux articles 17 et 27 peuvent demander l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation à l'autorité en charge de l'immatriculation des véhicules et ce, moyennant l'obtention préalable d'une autorisation du comité sectoriel pour l'autorité fédérale.

Art. 40. Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du Code civil, le sont également pour le paiement de l'amende pénale, de l'amende administrative minorée exécutoire ou de l'amende administrative, des frais de justice ou de procédure.

Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur remet au transporteur auquel il confie le transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile une déclaration indiquant le poids de ce conteneur ou de cette caisse mobile transporté. Le transporteur donne accès à tout document utile remis par le chargeur.

Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur d'un transport de marchandises sont punis au même

titre que les auteurs des infractions au présent décret ou aux règlements pris en son exécution, s'ils donnent des instructions ou posent des actes entraînant les infractions en question, ou s'ils ne font pas application de l'alinéa 2.

Art. 41. § 1^{er}. Les infractions au présent décret et à ses arrêtés d'exécution sont inscrites dans un fichier central si ces infractions font l'objet soit :

1° d'un paiement d'une amende administrative minorée ou d'une amende administrative minorée exécutoire ;

2° d'un classement sans suite ;

3° d'une décision de condamnation rendue par le fonctionnaire sanctionnateur ayant titre exécutoire ;

4° d'un jugement de condamnation rendue par un Tribunal en vertu de l'article 29 ayant autorité de chose jugée.

Le Gouvernement détermine les modalités de création du fichier central.

Les données du fichier central ne sont pas accessibles et peuvent être utilisées uniquement par les agents qualifiés visés à l'article 14, par les fonctionnaires visés aux articles 17 et 27 ainsi que par les procureurs du roi et par les juges et greffiers près les tribunaux de police et les tribunaux de la jeunesse.

§ 2. La mention des infractions, ainsi que les points y relatifs, sont effacés automatiquement trois ans à compter du classement sans suite, d'un paiement portant extinction de l'action administrative ou acquittement de l'amende administrative.

§ 3. Le responsable du traitement prend toutes les mesures qui permettent de garantir la parfaite conservation des données à caractère personnel.

Les personnes qui reçoivent communication des données à caractère personnel dans le cadre des dispositions du présent chapitre prennent les mesures qui permettent de garantir le caractère confidentiel de ces données ainsi que l'usage aux seules fins prévues par ou en vertu du présent chapitre ou pour l'application de leurs obligations légales.

§ 4. Lorsqu'un conducteur est, pour la première fois, enregistré dans le fichier, il en est informé sans délai par le responsable du traitement.

Cette information mentionne :

1° l'identité et l'adresse du responsable du traitement, de son représentant éventuel en Région wallonne et, le cas échéant, du gestionnaire du traitement;

2° la base légale ou réglementaire de la collecte des données;

3° la finalité en vue de laquelle les données recueillies sont utilisées;

4° les données à caractère personnel qui concernent le conducteur;

5° l'adresse de la Commission de la protection de la vie privée visée au paragraphe 5;

6° l'existence du droit d'accès aux données, du droit de rectification de celles-ci ainsi que les modalités d'exercice desdits droits ;

§ 5. Pour l'application du présent article, la Commission de la protection de la vie privée exerce les compétences qui lui sont attribuées par le chapitre VII de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

§ 6. Est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende de 100 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque accède aux données du fichier ou en fait usage, à l'exception des personnes autorisées conformément au paragraphe 1^{er}.

Chapitre 14. Dispositions diverses

Art. 42. L'action administrative résultant d'une infraction au présent décret ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution, est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise.

La prescription de l'action administrative est interrompue :

1° par la transmission du procès-verbal à l'auteur de l'infraction conformément à l'article 15, § 2 ;

2° par la proposition d'amende administrative minorée visée à l'article 33 ;

3° par la proposition de formation visée à l'article 35 ;

4° par la réception de l'amende administrative minorée exécutoire conformément à l'article 36 ;

5° par la saisine du fonctionnaire sanctionnateur.

La prescription de l'action administrative est suspendue :

1° à partir de la date à laquelle l'amende administrative minorée exécutoire est devenue exécutoire de plein droit jusqu'au jour où l'auteur suspecté de l'infraction introduit le recours ;

2° durant le délai prévu à l'article 32, alinéa 1^{er} ;

3° durant la durée de la procédure visée à l'article 35 ;

4° durant le délai visé à l'article 28 § 7 ;

5° depuis la saisine du tribunal de police en vertu de l'article 29 jusqu'à décision ayant autorité de chose jugée.

Le recouvrement de l'amende administrative minorée exécutoire et de l'amende administrative est prescrit cinq ans révolus à compter du jour où ce dernier est devenu exécutoire.

Art. 43. Les peines et amendes pénales et administratives établies par le présent décret sont appliquées sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 44. Le Gouvernement peut déterminer :

- 1° les prescriptions relatives aux conditions de circulation des véhicules exceptionnels ;
- 2° les transports exceptionnels autres que ceux visés en vertu de l'article 9, exemptés totalement ou partiellement de l'application des dispositions du présent décret et des règlements pris en son exécution relatives au transport exceptionnel ;
- 3° les prescriptions relatives à des interdictions horaires de circulation des véhicules exceptionnels ;
- 4° les conditions selon lesquelles, en cas de force majeure ou dans le cas d'un obstacle inattendu, il peut être dérogé de l'itinéraire imposé pour le transport exceptionnel ;
- 5° les prescriptions d'ordre technique relatives aux véhicules exceptionnels ;
- 6° les prescriptions relatives au chargement des véhicules exceptionnels ;
- 7° les prescriptions relatives à l'équipement de sécurité des véhicules exceptionnels ;
- 8° les prescriptions spécifiques aux véhicules exceptionnels agricoles ;
- 9° les prescriptions relatives à l'accompagnement des véhicules exceptionnels dont l'accès à la profession d'accompagnateur de transport exceptionnel et à leur formation ;
- 10° les prescriptions relatives à la formation des chauffeurs de véhicules exceptionnels ;
- 11° les modalités d'application du cautionnement pour le transport exceptionnel ;
- 12° les cas et conditions dans lesquels les utilisateurs ou autorités visées à l'article 9, alinéa 2, préviennent le gestionnaire de leur passage ;
- 13° les modalités de mise en œuvre d'un système de suivi géolocalisé des véhicules exceptionnels ;
- 14° la procédure de demande et de délivrance de l'autorisation des véhicules exceptionnels ;
- 15° les méthodes de contrôle en vue d'assurer le respect du présent décret et de ses règlements d'exécution.

Art. 45. Le Gouvernement peut, dans les matières réglées par le présent décret, prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la transposition de directives européennes ou l'exécution d'obligations résultant de traités internationaux ayant reçu l'assentiment du Parlement wallon. Ces mesures peuvent comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions législatives existantes.

Art. 46. Dans la limite des crédits budgétaires disponibles, le Gouvernement peut octroyer des subventions pour un projet améliorant la sécurité routière sur les voies publiques, en ce compris par des activités d'éducation et de sensibilisation, aux catégories de bénéficiaires suivants :

- 1° les communes ;
- 2° les associations de communes ;

3° les associations sans but lucratif dont l'objet social principal correspond en tout ou en partie au but des subventions ;

4° les écoles ;

5° toute autre personne morale désignée par le Gouvernement.

Dans les limites fixées par l'alinéa 1^{er}, le Gouvernement détermine les priorités annuelles ou pluriannuelles.

Le Gouvernement arrête :

1° le type des dépenses éligibles;

2° les conditions particulières d'octroi de subventions, la procédure d'introduction des demandes et la liste des documents à fournir;

3° les taux et modalités de calcul des subventions applicables.

Le Gouvernement approuve le projet. Sa décision d'approbation totale ou partielle prend en considération, l'adéquation du projet présenté au regard des priorités déterminées par le Gouvernement, la valeur technique des projets ainsi que la capacité financière du demandeur et de la Région.

Le demandeur peut modifier le projet, si cette modification est dûment justifiée et approuvée préalablement par le Gouvernement.

Les dispositions relatives à l'élaboration du projet sont applicables à sa modification.

Des avances sur le montant des subventions peuvent être accordées aux conditions fixées par le Gouvernement.

Art. 47. En vue d'assurer la mise en œuvre de la politique d'action administrative, les conseillers de police administrative se réunissent, au moins une fois l'an, avec un représentant du Parquet général compétent en matière de circulation routière, de la police locale, de la police fédérale et de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière et de tout autre partie prenante désignée par le gouvernement. La politique d'action administrative fait l'objet d'une concertation entre ces parties prenantes.

Les fonctionnaires sanctionnateurs se réunissent, au moins une fois l'an avec les présidents des Juges de Paix et de police.

Chapitre 15. Dispositions modificatives

Art. 48. Dans l'article 5 du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, modifié par le décret du 22 décembre 2010 et du 24 novembre 2016, les paragraphes 3, inséré par le décret du 22 décembre 2010 et remplacé par le décret du 24 novembre 2016, 4 et 5, insérés par le décret du 24 novembre 2016, sont abrogés.

Art. 49. Dans l'article 6 du même décret, le paragraphe 5, inséré par le décret du 27 octobre 2011 et remplacé par le décret du 24 novembre 2016, est abrogé.

Art. 50. Dans l'article 8 du même décret, l'alinéa 1^{er}, modifié par les décrets des 22 décembre 2010 et 24 novembre 2016, est remplacé par ce qui suit :

« Dans les cas d'infraction visés à l'article 5, § 1^{er}, 1°, et § 2, 2° et 3°, ou en cas de dégradation causée à la voirie publique régionale à l'occasion d'une infraction visée à l'article 5, § 1^{er}, 4°, ou au décret du ...XX XXX XXXX relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, l'autorité gestionnaire peut d'office remettre ou faire remettre le domaine public en état. Le coût de la remise en état du domaine public, y compris, le cas échéant, le coût de la gestion des déchets conformément à la réglementation en vigueur, est récupéré à charge de l'auteur de l'infraction. ».

Art. 51. Dans l'article 8bis du même décret, inséré par le décret du 22 décembre 2010 et remplacé par le décret du 24 novembre 2016, les paragraphes 3 à 7 sont abrogés.

Art. 52. Dans l'article 9 du même décret, modifié par les décrets des 22 décembre 2010 et 24 novembre 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le 3° est remplacé par ce qui suit : « 3° déterminé en appliquant une majoration de vingt décimes pour les infractions visées à l'article 5, §§ 3 à 5 » ;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, les mots « L'amende administrative est doublée si, cumulativement : » sont remplacés par les mots « L'amende administrative peut être doublée si, cumulativement : ».

Art. 53. Dans l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 28 décembre 2006, 7 avril 2007, 9 janvier 2013 et 28 mars 2013 et par la loi du 3 août 2016 modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, concernant le non-respect du panneau C21, il est inséré le 39/1° rédigé comme suit :

39/1° Ne pas respecter le signal C21	5 et 68.3 (signal C21)
--------------------------------------	------------------------

Art. 54. L'article 3 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, est abrogé.

Art. 55. A l'article 42 du Code judiciaire, modifié par les lois des 19 octobre 2015 et 4 mai 2016, il est ajouté un 8°, rédigé comme suit :

« à la Région wallonne, dans le cadre du recours visé à l'article 29 du décret du XX/XX/XXXX relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'adresse du service compétent visé à l'article 27, 1° du même décret. ».

Art. 56. A l'article 569 du Code judiciaire, modifié en dernier lieu par la loi du 29 juin 2014, il est ajouté un 44°, rédigé comme suit :

« 44° des recours introduits en vertu de l'article 29, § 1^{er}, alinéa 3 du décret du ...XX XXX XXXX relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière. ».

Art. 57. A l'article 601ter du Code judiciaire, inséré par la loi du 13 mai 1999 et modifié par les lois des 24 juin 2013 et 15 juillet 2013, il est ajouté un 6°, rédigé comme suit :

"6° le recours contre la décision d'infliger une amende administrative en vertu de l'article 29 du décret du XX/XX/XXXX relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière. ".

Chapitre 16. Disposition finale

Art. 58. Le Gouvernement détermine la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent décret à l'exception de l'article 52, § 1^{er} qui entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour après sa publication au Moniteur belge et qui cesse d'être en vigueur à la date déterminée par le gouvernement. Le Gouvernement peut fixer des dates d'entrée en vigueur différentes pour chaque disposition.

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Paul MAGNETTE

La Ministre des Travaux publics,

Maxime PREVOT



Avant-projet de décret instaurant des amendes administratives pour les infractions routières régionales

EXPOSÉ DES MOTIFS

Avec la sixième réforme de l'Etat, les Régions ont notamment hérité des compétences suivantes en matière de sécurité routière, de travaux publics et de transport :

- la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes ;
- la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses maximales autorisées par essieu pour les véhicules qui circulent sur les voies publiques, ainsi que d'arrimage, de dimensions et de signalisation du chargement ;
- les dimensions et la signalisation du chargement des véhicules ainsi que la sûreté de leur chargement ;
- la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transports routiers exceptionnels, à l'exception du transport de matières radioactives, de matières explosives et de matières animales qui présentent un danger pour la population ;
- le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules ;
- l'homologation des radars et autres instruments (qui sont liés aux compétences régionales) ;
- le contrôle des règles du Code de la route qui sont régionalisées, en ce compris la fixation des sanctions administratives et pénales.

La régionalisation de ces matières est l'occasion pour la Wallonie de mettre en œuvre une politique adaptée à ses attentes et à son territoire.

En matière de sécurité routière, l'objectif est de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes wallonnes en 2020 par rapport à 2011, c'est-à-dire maximum 200 tués.

Le Gouvernement wallon entend dès lors mener une politique volontariste en appliquant à ces matières une politique « d'impunité zéro ».

A cet effet, le présent décret s'attache à regrouper dans une seule base légale ces législations ou à tout du moins à leur réserver un régime unique de « contrôle-sanction » via un traitement administratif des infractions.

L'amélioration de la sécurité routière implique une intensification des contrôles auxquels les parquets ne peuvent pas systématiquement donner suite, générant de ce fait un sentiment d'impunité préjudiciable à la sécurité routière.

Les statistiques 2013 des parquets de police du pays montrent que plus de 45 % des excès de vitesse qui arrivent aux parquets sont classés sans suite. Une politique de quotas, par laquelle il est signifié aux autorités policières qu'elles ont le droit par mois à un nombre bien défini de procès-verbaux de roulage est appliquée par certains parquets.

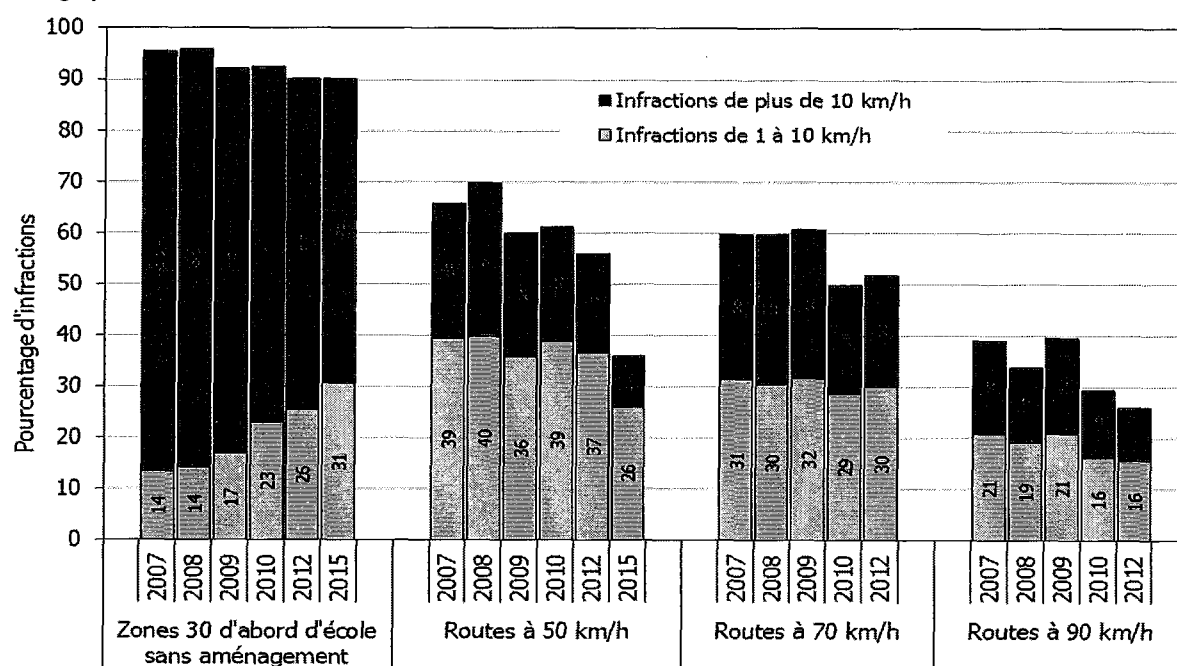
L'objectif du décret est d'orienter certains excès de vitesse et les infractions dites « techniques », à savoir donc, les infractions aux législations du transport exceptionnel, du transport de marchandises dangereuses, du contrôle technique routier, de l'arrimage, des masses et dimensions des véhicules chargés et la signalisation du chargement vers une procédure de sanction administrative gérée par l'administration afin de soulager le travail des Parquets qui pourront ainsi concentrer leurs actions sur les infractions les plus graves.

Le contrôle des vitesses

La vitesse excessive ou inappropriée intervient de façon prépondérante dans approximativement 15 % des accidents de la route et dans 30 % des accidents mortels. Suivant de nombreuses études internationales, de faibles variations de vitesse moyenne ont des conséquences importantes sur la sécurité routière. Ainsi, une variation de 1 km/h de la vitesse moyenne impliquerait une variation de 2 à 4 % du nombre d'accidents, et de 3 à 8 % du nombre de blessés graves et de tués. De même, quand la vitesse moyenne diminue de 10 %, on peut s'attendre à une diminution de l'ordre de 40 % des accidents mortels, d'environ 20 % des accidents corporels et de plus ou moins 10 % des accidents matériels.

Au cours des dernières années, l'IBSR a réalisé plusieurs études de comportement vitesse des automobilistes, en mesurant ces vitesses à l'aide d'analyseurs de trafic placés à des endroits représentatifs du réseau routier. En voici les résultats les plus récents :

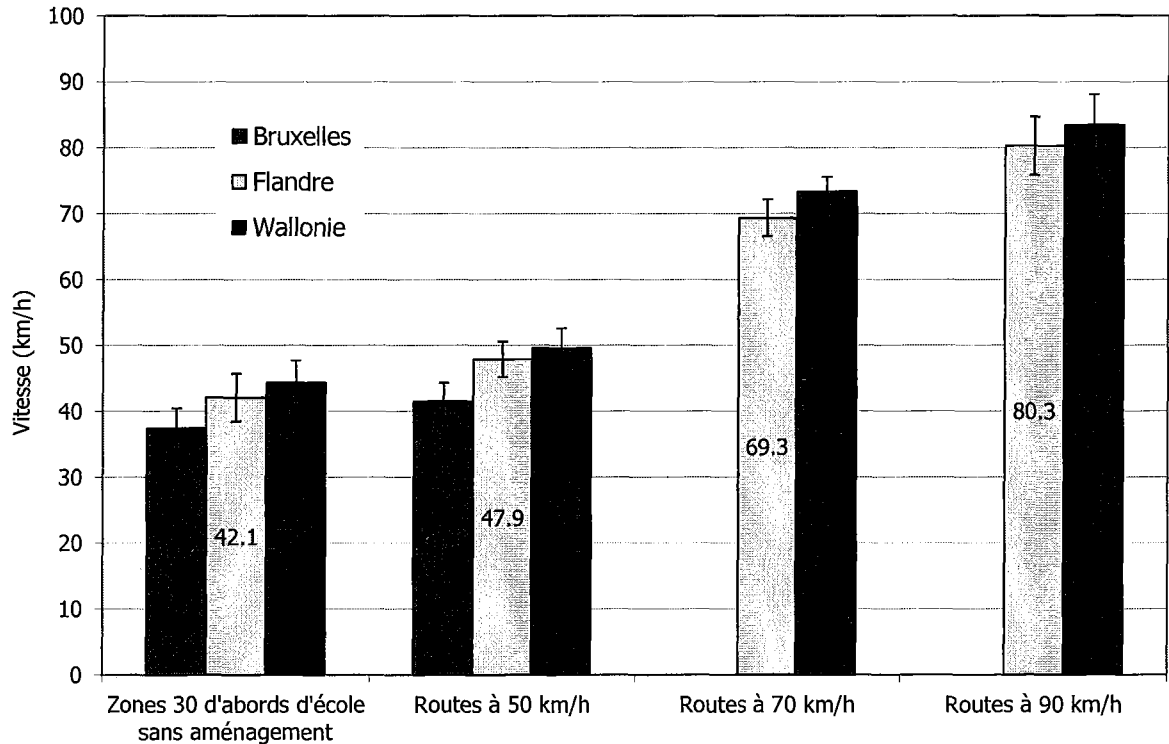
Pourcentages d'infractions de 2007 à 2015 (2012 pour routes à 70 et 90 km/h) en Belgique



Source : IBSR

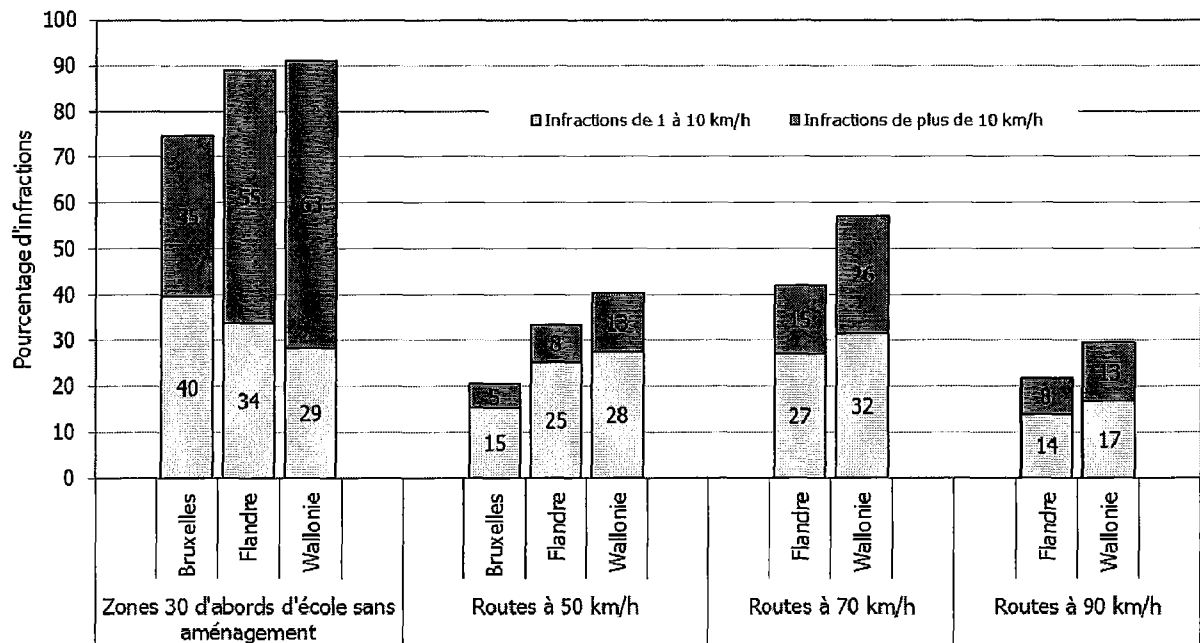
En 2015, le total des voitures en infraction en Belgique dans des conditions fluides de circulation était de 36 % sur les routes à 50 km/h. En 2012, il était de 52 % sur les routes à 70 km/h et de 27 % sur les routes à 90 km/h.

Vitesse moyenne par région en 2015 (zones 30 et routes à 50 km/h) ou 2012 (routes à 70 et 90 km/h)



Source : IBSR

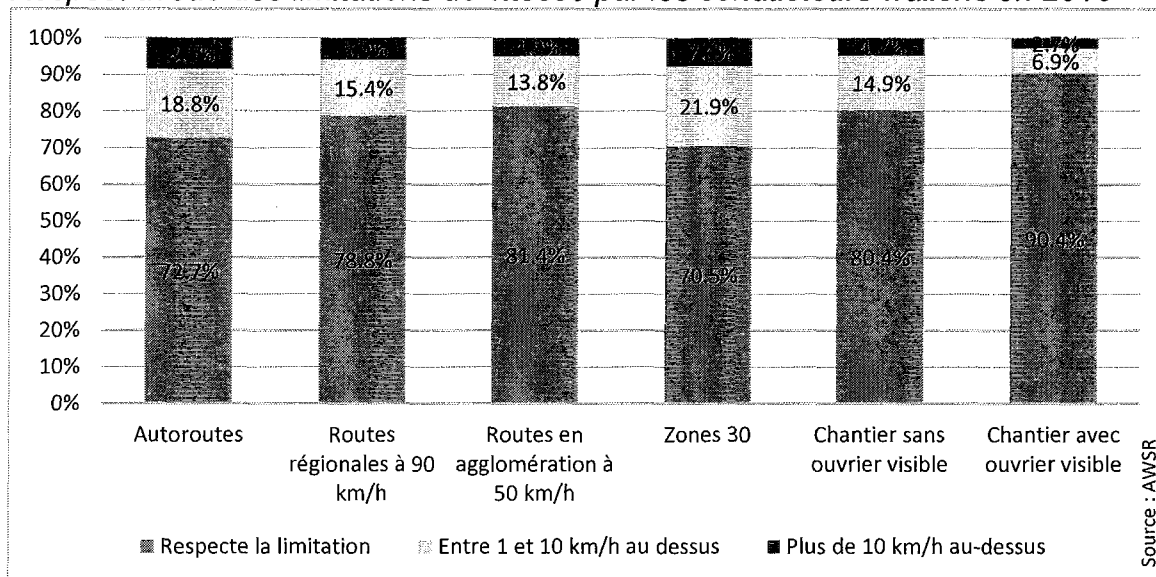
Pourcentage d'infractions par région en 2015 (zones 30 et routes à 50 km/h) ou 2012 (routes à 70 et 90 km/h)



Source : IBSR

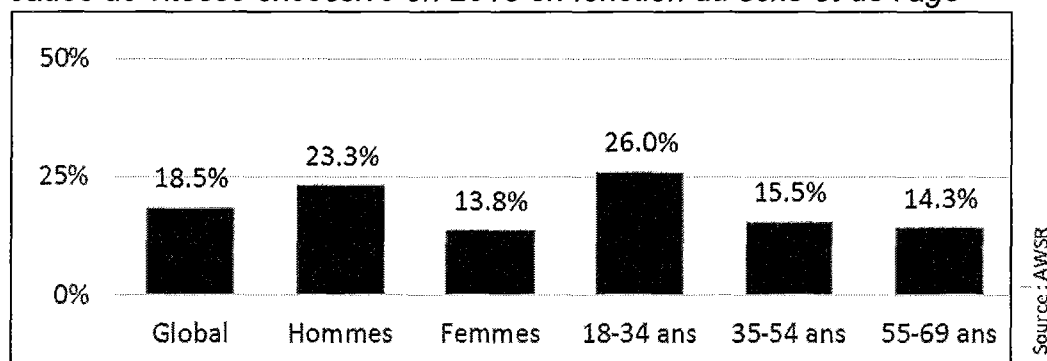
En 2016, l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) a interrogé les Wallons sur leur comportement au volant. Pour tous les types de route, les conducteurs wallons disent en moyenne respecter les limitations plus de 70 % du temps. Les comportements avoués montrent une image assez « sage » des Wallons sur les routes ce qui semble aussi indiquer que les répondants ont tendance à surestimer leur respect des limitations de vitesse. Globalement, le respect avoué des limitations est meilleur chez les femmes que les hommes, et meilleur chez les conducteurs plus âgés que chez les plus jeunes. L'âge toutefois a une influence plus importante sur le respect des limitations que le sexe.

Respect avoué des limitations de vitesse par les conducteurs wallons en 2016



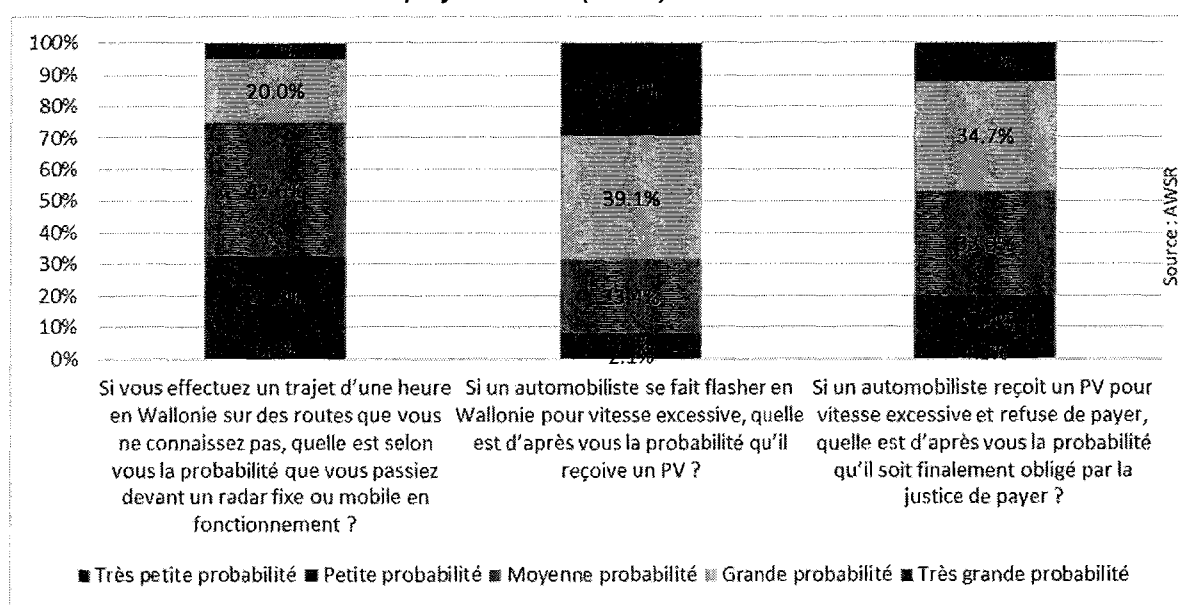
L'AWSR a aussi interrogé les conducteurs sur la probabilité objective et subjective d'être sanctionné en cas de vitesse excessive. Le pourcentage de conducteurs wallons ayant reçu au moins un procès-verbal (PV) pour cause de vitesse excessive au cours de l'année 2015 est de 18,5 %. Les hommes ont été plus souvent verbalisés (23,3 %) que les femmes (13,8 %) mais il faut tenir compte du fait que ces dernières parcourent en moyenne moins de kilomètres en tant que conductrices que les hommes. Les conducteurs de moins de 18 à 34 ans ont été nettement plus souvent verbalisés que les autres. 26,0 % d'entre eux ont reçu un PV en 2015 contre 15,5 % des 35-54 ans et 14,3 % des 55-69 ans.

Pourcentage de conducteurs wallons ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en 2015 en fonction du sexe et de l'âge



En ce qui concerne la probabilité subjective d'être pris, on remarque que seulement 32,5 % des conducteurs wallons pensent que la probabilité de passer devant un radar en fonctionnement lors d'un trajet d'une heure est petite ou très petite. Ce résultat montre un risque subjectif d'être contrôlé pour vitesse excessive élevé par rapport à ce qui est typiquement observé pour d'autres types d'infractions. En ce qui concerne le suivi de la procédure de sanction, on voit que près de 70 % des conducteurs pensent qu'un flash a une grande ou très grande chance d'être suivi d'un PV. Il y a quand même 8,2 % qui pensent qu'on peut se faire flasher presque impunément. L'étape entre le PV et le paiement reçoit des résultats encore plus mitigés. En effet, un conducteur sur cinq pense qu'il a peu ou très peu de chances de devoir payer un PV reçu et un autre tiers pense que la chance n'est que moyenne.

Risque subjectif selon les conducteurs wallons d'être contrôlé pour la vitesse, de recevoir un PV et de devoir payer le PV (2016)



Les derniers chiffres officiels concernant les accidents de la route ayant des victimes en Wallonie datent de 2015. Ils montrent une légère augmentation des tués sur les routes wallonnes par rapport à l'année précédente et ce, après une diminution forte depuis 2010. En 2015, 326 personnes sont décédées sur les routes wallonnes et au moins 15 194 ont été blessées.

Derniers chiffres officiels du SPF Economie - 2015 :

	Tués 30 jours			Blessés		
	2014	2015	%	2014	2015	%
Bruxelles-Capitale	29	28	-3,4%	4422	4474	+1,2%
Région flamande	393	378	-3,8%	33 312	32 171	-3,4%
Région wallonne	305	326	+6,9%	15 514	15 194	-2,1%

Source : AWSR et SPF Economie DG Statistiek – Statistics Belgium

Des données policières plus récentes mais provisoires permettent de connaître l'évolution plus récente de la situation. Nous constatons que, fort heureusement, le nombre de tués devrait redescendre en 2016 après l'augmentation de 2015. Nous reprenons donc la direction de l'objectif de 2020 de ne pas dépasser les 200 morts

sur les routes. Toutefois, des efforts complémentaires sont à fournir notamment en ce qui concerne le contrôle de la vitesse.

A titre informatif, en Wallonie, 27% des accidents se produisent hors agglomération mais, ces accidents étant bien plus graves que ceux se produisant en agglomération, ils sont responsables de plus de la moitié des tués.

Accidents, décédés 30 jours, blessés et gravité des accidents selon le type de route – 2015

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents (# tués 30 jours / 1000 accidents)
	#	%	#	%	#	%	
Autoroute	1041	9%	42	13%	1533	10%	40,3
Route en agglomération	5341	47%	95	29%	6875	45%	17,8
Route hors agglomération	3117	27%	166	51%	4400	29%	53,3
Type de route inconnu	1963	17%	23	7%	2386	16%	11,7
Total	11 462	100%	326	100%	15 194	100%	28,4

Source : AWSR et SPF Economie DG Statistiques – Statistics Belgium

Une analyse selon le régime de vitesse de la route où se sont produits les accidents montre que ce sont en effet les routes où la vitesse limite est la plus élevée qui sont les plus mortelles. Pour 1000 accidents enregistrés, nous comptons près de 55 tués sur les routes à 90 km/h et près de 40 sur les routes à 70 km/h. Sur les routes à 50 km/h, nous comptons 18 tués pour 1000 accidents corporels. Les routes hors agglomération sont donc un enjeu fort de sécurité routière pour sauver des vies.

Accidents, décédés 30 jours, blessés et gravité des accidents selon le régime de vitesse – 2015

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents (# tués 30 jours / 1000 accidents)
	#	%	#	%	#	%	
30 km/h ou moins	273	2%	7	2%	324	2%	25,6
50 km/h	5863	51%	94	29%	7440	49%	16,0
70 km/h	1352	12%	54	17%	1901	13%	39,9
90 km/h	2139	19%	118	36%	3076	20%	55,2
Plus de 90 km/h	1016	9%	45	14%	1467	10%	44,3
Inconnu	819	7%	8	2%	986	6%	9,8
Total	11462	100%	326	100%	15194	100%	28,4

Afin de faire baisser le nombre d'accidents et de victimes, il est indispensable d'agir plus fermement à l'égard des auteurs d'excès de vitesse.

Le décret ne s'applique qu'aux excès de vitesse les moins importants. Ainsi, ne sont sanctionnés en vertu du décret que les excès de vitesse :

- 1° de maximum 20 km/h dans une agglomération, une zone 30, les abords d'une école, dans une zone résidentielle ou une zone de rencontre ;
- 2° de maximum 30 km/h en dehors d'une agglomération, d'une zone 30, des abords d'une école, d'une zone résidentielle ou d'une zone de rencontre.

La distinction entre excès de vitesses considérés comme « graves » et ceux considérés comme « moins graves », en l'occurrence les dépassements de vitesse visés ci-avant pour être traités au moyen de la procédure de sanction administrative, se justifie notamment par l'impact différent de la vitesse sur la sécurité routière et leurs conséquences sur les dommages corporels aux personnes.

Une distinction évidente doit par ailleurs être faite entre les dépassements en zones « lentes » puisqu'il s'agit de zones connaissant une présence plus intense d'usagers faibles, et en dehors de ces zones.

Les excès de vitesse plus faibles doivent être évités et sanctionnés. L'optique est donc de les sanctionner au travers d'amendes administratives et de faire application du principe de responsabilité pécuniaire dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation pour une plus grande efficacité.

Cette approche permettra aux parquets de se concentrer sur les dépassements de vitesse les plus graves qui ne peuvent plus être tolérés. Leurs auteurs doivent être poursuivis et sanctionnés de manière appropriée.

Pour les infractions les plus graves, d'autres mesures doivent pouvoir être appliquées comme la déchéance du droit de conduire. Dès lors, ces excès de vitesse continuent à être poursuivis comme précédemment sur base de la procédure prévue en vertu de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

Le contrôle de la législation dite « technique »

Toutes les infractions dites « techniques », sont susceptibles de faire l'objet de la procédure de sanction administrative sans autres limitations que celles visées à l'article 30 du décret (cf. ci-dessous)

L'expérience de l'application du système d'amendes administratives pour les infractions en matière de charges à l'essieu dans le cadre de l'application du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques permet en effet de constater que les parquets, qui en ont pourtant la possibilité dans le cadre de cette législation, ne poursuivent pas ce type d'infractions très techniques et s'en remettent systématiquement à la sanction administrative infligée en vertu du décret précité par les fonctionnaires sanctionnateurs.

La dépenalisation de ces matières simplifie la procédure et va de pair avec la spécialisation des services de contrôle et de sanction régionaux, qui seront formés à ces matières.

Ce qui précède n'exclut cependant pas la collaboration avec les services de police moyennant la formation adéquate.

Le Gouvernement entend poursuivre un objectif d'impunité zéro dans ces matières qui concernent principalement les poids lourds et les véhicules utilitaires, le contrôle des transports lourds constituant par ailleurs l'un des points prioritaires repris à la note cadre de sécurité intégrale 2016-2019.

Le transport exceptionnel

L'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2012 relatif à la délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel, décrit le transport exceptionnel comme tout déplacement d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique, un tel véhicule pouvant être un véhicule automobile, une remorque ou un train de véhicules qui, par sa construction ou par sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le Règlement technique. La définition des termes « véhicule exceptionnel » utilise ainsi le concept de charge indivisible, qui est défini par l'arrêté, comme une charge qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisée en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transportée par un transport dont les dimensions et la masse sont conformes au Code de la route et au Règlement technique.

La politique des transports exceptionnels a connu deux changements majeurs en l'espace de quatre ans. Le premier changement eut lieu suite à l'adoption de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels créant notamment quatre catégories distinctes de transports exceptionnels.

Cet arrêté royal venait préciser une matière qui, jusqu'alors, avait pour seules et uniques bases les articles 48 et 59.5 de l'arrêté royal du 15 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.

Ce texte précisait également, dans son rapport au Roi, que les prescriptions relatives à la formation des accompagnateurs et à l'attestation de capacité professionnelle la sanctionnant seraient intégrées au corpus légal et réglementaire relatif au gardiennage.

Le second changement eut lieu suite à l'adoption de la loi spéciale relative à la Sixième Réforme de l'État du 6 janvier 2014, modifiant la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

En effet, la loi spéciale de réformes institutionnelles précise désormais qu'est régionalisée « la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transport exceptionnel par route, à l'exclusion de la

réglementation en matière de transport de matières radioactives, de transport d'explosifs et de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population » (loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, §1er, X, alinéa 13, 13°).

Cette régionalisation a pour but de rapprocher le système de gestion des transports exceptionnels du gestionnaire de voirie. Les Régions sont donc désormais compétentes en matière de transport exceptionnel, il convient cependant de noter que celles-ci devront se concerter avant d'agir (art. 6, §2, 5° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980).

Cette obligation de concertation a donné naissance à un protocole de coopération interrégional (protocole de coopération interrégional relatif à l'organisation du transport exceptionnel et à la coordination des questions transrégionales en matière de masses et dimensions) qui emporte la création d'un Comité consultatif interrégional.

On notera par ailleurs que la sixième réforme de l'État fut également l'occasion de transférer aux Régions « les conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services » (loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, §1er, VI, 6°).

L'accès à la profession d'accompagnateur de transport exceptionnel est de facto également régionalisé.

Le 22 janvier 2016, le Député wallon Dimitri Fourny déposait un rapport d'évaluation au Parlement de Wallonie concernant la politique du transport exceptionnel, à la demande du Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, Maxime Prévot.

Les motivations principales pour la réalisation d'un tel rapport étaient de préparer la régionalisation de la matière suite à la Sixième Réforme de l'État, mais aussi de faire la lumière sur les dégâts éventuels que ces véhicules commettent sur l'infrastructure wallonne.

Le Ministre souhaitait par le biais de ce rapport obtenir des informations sur différents points, tels que : les besoins et enjeux de la politique, les itinéraires de transport exceptionnel, la demande et délivrance d'autorisation pour les transports exceptionnels, l'accompagnement des transports exceptionnels ou encore les contrôles et sanctions en la matière.

Le rapport en question, totalisant 74 pages, analysait en profondeur les normes applicables aux transporteurs et aboutissait à 47 recommandations.

Ces recommandations visaient à améliorer l'opérationnalisation de la poursuite de trois objectifs de la politique du transport exceptionnel qui sont : empêcher la dégradation des infrastructures, empêcher l'obstruction au trafic routier et prévenir les accidents de la route.

Le rapport a engendré tout d'abord une série de mesures opérationnelles qui touchent notamment à l'optimisation des itinéraires de transport exceptionnel, à une meilleure implication des gestionnaires de voiries dans la délivrance des autorisations et à d'autres mesures de modernisation en cours de réalisation comme l'amélioration de l'outil de gestion informatisé de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et l'utilisation de la cartographie numérique pour relayer les itinéraires de transport exceptionnel à l'ensemble de parties prenantes.

Les dispositions relatives au transport exceptionnel prévues au décret ont pour but, de consacrer les normes générales en matière de transport exceptionnel qui se fondent principalement sur la législation toujours actuellement en vigueur mais qui, faute de base juridique confortable, existe toujours sous forme d'arrêtés royaux ou ministériels. Il reviendra alors au Gouvernement d'arrêter les dispositions d'ordre technique, nombreuses dans le domaine du transport exceptionnel.

Le décret renforce l'implication des gestionnaires de voiries. Si, pour le passage du transport exceptionnel, des adaptations à l'infrastructure doivent être réalisées ou des obstacles doivent être éliminés, les mesures à prendre sont déterminées en concertation avec le gestionnaire. Ce dernier pourra par ailleurs exiger un cautionnement avant le passage de véhicules exceptionnels.

Il prévoit également la possibilité pour le Gouvernement d'encadrer la mise en place d'un suivi géolocalisé des véhicules exceptionnels et ce, dans le but de permettre aux autorités de contrôle, une supervision temps réel du trafic, un contrôle à posteriori en vue d'aider à l'identification de responsables de dégâts portés à l'infrastructure et l'établissement de statistiques de flux des transports exceptionnels.

Le transport exceptionnel est intégré au régime de contrôle-sanction du décret, avec notamment des montants d'amendes administratives plus adaptés que précédemment à ce secteur, dont les enjeux financiers peuvent inciter au non-respect de la réglementation.

Le transport de marchandises dangereuses

En Belgique et en Wallonie, en raison de l'importance économique de l'industrie chimique, le transport des marchandises dangereuses représente une part substantielle du trafic de marchandises. Ce transport est soumis aux prescriptions de différents accords internationaux selon le mode de transport : le RID (rail), l'ADR (route), l'ADN (navigation intérieure), le Code IMDG (maritime) et les instructions techniques de l'OACI (aérien). Les annexes de ces accords sont mises à jour tous les deux ans, suite aux évolutions techniques et scientifiques.

L'objet de cette réglementation est d'éviter dans la mesure du possible les accidents matériels ou de personnes ainsi que l'atteinte à l'environnement. Elle est conçue pour ne pas entraver la circulation de ces marchandises, du moins celles qui ne sont pas trop dangereuses pour le transport, tout en réduisant les risques au strict minimum.

Cette législation, dans la mesure où elle concerne le transport routier, a également été régionalisée à l'occasion de la sixième réforme de l'Etat (loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, §1^{er}, VI, 6°).

Les dispositions prévues au présent décret relatives au transport de marchandises dangereuses se reportent à la législation existante. Il s'agit principalement le Code de la route et de l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives.

L'objectif de l'intégration de cette matière au décret est de lui appliquer son régime de contrôle-sanction.

Le Contrôle technique routier et contrôle de l'arrimage

Cette législation, a également été régionalisée à l'occasion de la sixième réforme de l'Etat (loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, §1^{er}, XII, 4°: le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales...).

Les contrôles périodiques constituent l'instrument principal pour garantir le bon état des véhicules. Les contrôles techniques routiers dont il est question jouent un rôle complémentaire mais essentiel pour maintenir les véhicules utilitaires à un niveau élevé de conformité technique tout au long de leur exploitation. Ces contrôles contribuent non seulement à améliorer la sécurité routière et à réduire les émissions produites par les véhicules, mais également à éviter qu'une concurrence déloyale se développe dans le secteur du transport routier en raison de la tolérance d'écarts entre les niveaux de contrôle pratiqués dans les États membres de l'Union européenne.

L'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. L'arrimage devrait être tel qu'il résiste à l'effet des forces subies lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique. L'arrimage pourra être contrôlé à l'occasion des contrôles techniques routiers.

Les règles concernant le contrôle technique routier figurent à l'arrêté du Gouvernement wallon du XXXX instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Un nouvel arrêté du gouvernement relatif au contrôle technique routier devra être publié à la suite de l'adoption du présent décret en vue de lui appliquer son régime de contrôle sanction.

Le contrôle des masses et dimensions

Une première étape en cette matière avait été d'ajouter au décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, qui sanctionnait déjà, outre les dépassements des masses sur les essieux, les dépassements des masses totales et des dimensions des véhicules chargés (décret

du 24 novembre 2016 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et diverses dispositions relatives au transport par route).

Cette matière est désormais intégrée au présent décret, permettant ainsi d'harmoniser la procédure de contrôle-sanction et d'étendre le champ d'application de cette législation à l'ensemble de la voie publique, le décret du 19 mars 2009 étant limité au domaine public régional.

Le traitement administratif des infractions

Sans pouvoir en donner une définition précise, on peut énumérer un certain nombre de caractéristiques du traitement administratif des infractions :

- une procédure standardisée, régie par une autorité administrative ;
- des sanctions fixes pour chaque type d'infraction ;
- une sanction rapide après constatation ;
- ne s'applique qu'à certaines infractions qui ne sont pas punies par une sanction pénale, mais par une autre forme de sanction, et qui n'ont causé aucun dégât matériel ni corporel ;
- ne prévoit qu'exceptionnellement l'intervention d'un tribunal ;
- instaure un mécanisme dit « d'inversion du contentieux » en ce que l'initiative de la contestation incombe au contrevenant ;
- prévoit un mécanisme de responsabilité stricte du titulaire de la marque d'immatriculation du véhicule concerné ;
- respecte les conditions imposées par l'article 6 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme. L'accès à un juge de pleine juridiction doit être garanti.

L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et l'Italie ont depuis longtemps dépénalisé un certain nombre d'infractions. Seules les infractions les plus graves restent du ressort du tribunal pénal.

D'autres pays (tels que la France et la Suisse) maintiennent un système pénal, mais avec de plus en plus de procédures simplifiées qui prévoient des sanctions standards pour les tribunaux et des amendes fixes perçues par la police. De ce fait, les procédures pénales prennent un « caractère administratif »

Certains pays appliquent les deux régimes à la même infraction (par exemple, pour des légers excès de vitesse : traitement administratif et pour des excès de vitesse graves : traitement pénal ou, pour certaines infractions, sanctions administrative et pénale, telles qu'une amende et un retrait du permis de conduire – à l'aide du système du permis de conduire à points ou non – ou la confiscation du véhicule).

Aux Pays-Bas, en vertu de La loi Mulder (Wet van 3 juli 1989, houdende administratiefrechtelijke afdoening van inbreuken op bepaalde verkeersvoorschriften), un officier de police judiciaire est seul compétent pour infliger une amende administrative. Commettre une infraction routière mineure n'est plus considéré comme un fait punissable, mais comme un « comportement ».

Pour chaque comportement, une amende administrative, dont le montant est fixé par la loi, est prévue.

Aux Pays-Bas l'introduction du traitement administratif n'a pratiquement pas réduit la charge de travail, mais s'est traduite par un transfert du volume de travail du ministère public et des services de police vers une nouvelle instance, le Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB). Contrairement au ministère public pour qui le classement sans suite des infractions était autrefois devenu une habitude, cette instance a l'avantage de poursuivre chaque constatation. Les citoyens, jadis persuadés que l'absence de réaction du contrevenant engendrait souvent le classement sans suite du dossier, sont désormais convaincus que toute constatation fera inéluctablement l'objet de poursuites.

Ceci permet donc une intensification de la politique criminelle. Les Parquets n'imposent plus de restrictions à la police, cette dernière peut constater beaucoup plus d'infractions sans déployer davantage de moyens et la garantie de réaction aux constatations est assurée.

En France, les infractions routières relèvent de la loi pénale. Le législateur prévoit des procédures simplifiées dans un certain nombre de cas notamment via l'application "d'amendes forfaitaires" qui permet à un contrevenant d'éviter des poursuites supplémentaires. Elle concerne l'ensemble des contraventions des 4 premières classes (sur 6 classes d'infractions).

En matière d'infraction routière en Belgique, seuls le stationnement à durée limitée, le stationnement payant et le stationnement réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale sont réellement dépénalisés.

Pour les autres infractions de stationnement et celles aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, la mise en place de sanctions administratives peut être organisée par les communes moyennant l'établissement d'un protocole avec le procureur du Roi compétent dans lequel il est déterminé notamment les infractions pour lesquelles les communes peuvent sanctionner sur base d'amendes administratives et celles qui ne le peuvent éventuellement pas, à défaut les poursuites pénales continuent à être possibles.

Le système mis en place en Belgique de perceptions immédiates en matière de roulage, ne consiste pas en la dépénalisation des infractions, les comportements incriminés conservant un caractère pénal. Il s'agit d'une proposition de paiement immédiat d'une somme en vue d'éteindre l'action publique faite par des agents de police judiciaire commissionnés par le procureur général à cet effet. En cas de non-paiement de la perception immédiate, le pouvoir judiciaire dispose de la possibilité de classer le dossier sans suite, de proposer une transaction au contrevenant ou de le citer à comparaître. On peut cependant parler d'un début de traitement à caractère administratif même s'il est loin d'être aussi élaboré que celui de nos voisins.

Cependant, des mesures ont été mises en place dernièrement du côté des autorités fédérales, permettant de rapprocher la procédure pénale existante d'un traitement à caractère administratif, comparable à ce qui est appliqué chez nos voisins Néerlandais ou Français. Citons notamment la mise en place de l'ordre de paiement (loi programme du 25 décembre 2016) et l'amélioration du traitement automatisé des infractions.

La procédure de traitement administratif des infractions prévue au présent décret :

La procédure mise en place vise à réunir l'ensemble des caractéristiques décrites du traitement administratif.

Les infractions régionalisées seront en grande majorité sanctionnées au travers de la procédure administrative prévue au décret.

Limitations à l'action administrative :

Première limitation, seuls les excès de vitesse considérés comme les moins graves tomberont sous le champ d'application du décret et seront susceptibles de faire l'objet de l'action administrative.

Par ailleurs, en vue de laisser la possibilité aux victimes de demander réparation d'un dommage dans le cadre de la procédure pénale ou encore de traiter les cas de concours d'infractions administratives et d'infractions pénales, le décret prévoit spécifiquement les cas pour lesquels les infractions susceptibles d'être poursuivies administrativement sont cependant également transmises au procureur du roi compétent à savoir :

- 1° lorsque le fait a causé dommage à autrui, ou a débouché sur une privation judiciaire de liberté ;
- 2° lorsque l'infraction est liée à d'autres infractions non susceptibles de faire l'objet d'une sanction administrative.

Dans ce cas, le magistrat compétent du parquet décidera s'il apporte une suite pour l'ensemble de faits y compris celui ou ceux pour lesquels la procédure administrative peut être engagée. Il en informera, dans un délai de 60 jours, le fonctionnaire sanctionnateur lequel clôturera le cas échéant la procédure administrative.

Le conseiller de police administrative poursuivra l'action administrative si le magistrat compétent du parquet ne s'est pas prononcé dans ce délai ou s'il décide de ne pas apporter de suite à l'ensemble des faits visés.

L'action administrative est dirigée par les conseillers de police administrative, qui

1° ont un devoir et un droit général d'information et peuvent exercer les missions que lui confient le présent décret et ses arrêtés d'exécution ;

2° déterminent la politique d'action administrative ;

3° jugent de l'opportunité des poursuites administratives et orientent l'action administrative au regard des procédures visées aux articles 28, 33, 35 ou 36, ou indiquent le motif des décisions de classement sans suite qu'ils prennent en la

matière;

4° ont le droit de solliciter les agents qualifiés pour accomplir tous les actes nécessaires à l'exercice de leurs compétences.

C'est donc le conseiller de police administrative qui oriente l'action administrative, en fonction des circonstances et de la politique d'action administrative vers l'application d'amendes administratives minorées, l'application de l'amende administrative minorée exécutoire ou vers la saisine immédiate du fonctionnaire sanctionnateur lorsqu'un acte de récidive est observé par exemple. A cet effet, il peut notamment décider d'annuler une proposition d'amende administrative minorée qui aurait été proposée (art. 33, §5).

Le Conseiller de police administrative est indépendant. Le Ministre dispose cependant d'un pouvoir d'injonction positive. Il peut par ailleurs arrêter des directives de politique d'action administrative.

L'amende administrative minorée

Lors de la constatation d'infractions pouvant faire l'objet d'une amende administrative, une amende administrative minorée peut être proposée à l'auteur de l'infraction qui peut la refuser. Dans ce cas, le fonctionnaire sanctionnateur peut être saisi par le conseiller de police administrative. Le système est identique à celui des perceptions immédiates appliqué en vertu de la loi sur la circulation routière du 16 mars 1968. Le vocabulaire utilisé est différent en vue de faire la distinction claire entre la procédure pénale et la procédure d'amende administrative.

Le montant de l'amende administrative minorée est déterminé par le Gouvernement. Les montants de perceptions immédiates est également déterminé par l'exécutif dans le cadre de la loi sur la circulation routière du 16 mars 1968.

Le gouvernement pourrait prévoir que l'amende administrative minorée soit égal au montant de l'amende administrative sans l'application du coefficient multiplicateur applicable aux amendes administratives (art. 18, al. 2), ce qui paraît opportun pour les infractions techniques.

Pour les infractions de vitesses, il serait opportun dans un premier temps que le gouvernement s'aligne sur les montants de perceptions immédiates reprises à l'article 2, 2° de l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation des infractions relatives à la loi sur la police de la circulation routière et ses arrêtés d'exécution, récemment modifié par l'arrêté du gouvernement wallon du 30 mars 2017 modifiant l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation des infractions relatives à la loi sur la police de la circulation routière¹.

¹ « le dépassement de la vitesse maximale autorisée fixée dans les règlements pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière peut, par infraction, donner lieu à la perception de la somme suivante :

a) pour les 10 premiers kilomètres par heure au-delà de la vitesse maximale autorisée, la somme s'élève à 53 euros;
b) dans une agglomération, une zone 30, un abord d'école, dans une zone résidentielle ou une zone de rencontre, la somme de 53 euros est majorée de 11 euros pour chaque kilomètre par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée au-delà des 10 premiers kilomètres par heure dépassant la vitesse maximale autorisée;
c) dans tous les autres cas, la somme de 53 euros est majorée de 6 euros pour chaque kilomètre par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée au-delà des 10 premiers kilomètres par heure dépassant la vitesse maximale autorisée. ».

L'amende administrative minorée exécutoire

L'objectif est de donner force exécutoire de plein droit à une injonction à payer délivrée par le conseiller de police administrative après qu'une amende administrative minorée soit restée impayée pour autant que l'auteur de l'infraction ne paie pas dans les délais ou n'introduise pas de recours.

Le système est identique à celui de l'ordre de paiement appliqué en vertu de la loi sur la circulation routière du 16 mars 1968. Le vocabulaire utilisé est différent en vue de faire la distinction claire entre la procédure pénale et la procédure d'amende administrative.

L'amende administrative minorée exécutoire reprend certains caractères d'un traitement administratif (inversement du contentieux- sanction standard - mesures de contrainte...).

L'amende administrative minorée exécutoire est la dernière étape dans la procédure d'extinction éventuelle de l'action administrative moyennant le paiement d'une somme.

Son montant est égal au montant de l'amende administrative minorée majoré de 35 %.

L'objectif est que l'auteur de l'infraction qui reçoit l'amende administrative minorée exécutoire puisse constater aussitôt via la mention de la référence qu'il s'agit d'une amende administrative minorée exécutoire faisant suite à une amende administrative minorée non payée.

Le délai de recours est de quinze jours. L'auteur de l'infraction doit introduire le recours selon les modalités déterminées par le gouvernement auprès du fonctionnaire sanctionnateur.

L'amende administrative

Le fonctionnaire sanctionnateur, spécialement désigné par le Gouvernement pour infliger l'amende administrative, est saisi par le conseiller de police administrative notamment en cas de refus du paiement de l'amende administrative minorée. Il est également saisi en cas recours à l'encontre d'une amende administrative minorée exécutoire.

Le fonctionnaire sanctionnateur applique les montants d'amendes administratives déterminés dans la section 1^{re} du chapitre 5 du décret ou en vertu de ce dernier, par ses règlements d'exécution.

Les montants d'amendes administratives visées au décret ont été évalués en fonction de l'importance de l'impact potentiel de l'infraction sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, la fluidité de la circulation, le coût économique pour la société et en tenant compte de l'intérêt économique qu'a l'auteur de l'infraction à les commettre.

Ces montants doivent être multipliés par trois. Afin de veiller à ce que les montants suivent l'évolution du temps et de l'inflation, il sera plus commode d'adapter cette disposition que de modifier l'ensemble des montants d'amendes administratives.

Le fonctionnaire sanctionnateur peut diminuer le montant d'amende administrative en dessous du minimum légal en raison de circonstances atténuantes ou en tenant compte de la situation personnelle de l'auteur de l'infraction. Le fonctionnaire peut également appliquer un sursis partiel ou total à l'exécution de l'amende.

Le recours

L'auteur de l'infraction qui souhaite contester la décision du fonctionnaire sanctionnateur lui infligeant une amende administrative, peut introduire un recours à l'encontre de celle-ci dans un délai de trente jours, à peine de forclusion, à compter de la date de sa réception devant le Tribunal de police (ou le Tribunal de la jeunesse pour les mineurs de moins de 16 ans). Le recours est introduit selon la procédure civile par exploit d'huissier, ce qui permet notamment de décharger les audiences pénales et de garantir un recours clairement formalisé, sûr, précis et motivé.

Le recouvrement

Le recouvrement de l'amende administrative minorée exécutoire, ou de l'administrative est assuré par l'administration qui, au sein du Service public de Wallonie, est compétente pour le recouvrement des créances non fiscales, et qui peut recouvrer la somme conformément à la procédure décrite au décret du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes.

La responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation

La pratique montre que lorsque le conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction, singulièrement lorsqu'il s'agit de constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement, le système actuel instaurant la présomption de culpabilité réfragable du titulaire de la plaque d'immatriculation ne fonctionne pas. Dans de nombreux cas la contestation du titulaire de la plaque d'immatriculation entraînera l'extinction des procédures, qui demandent beaucoup de temps, dans la mesure où il faut traiter des coupons-réponse, mener une enquête et souvent sans qu'il soit possible de sanctionner le véritable auteur de l'infraction.

Afin de réduire l'impunité et d'augmenter l'efficacité de la procédure, l'article 37 du décret prévoit, pour les infractions considérées comme les moins graves, de déroger au principe fondamental de droit pénal qu'est le caractère personnel de la sanction et au principe de présomption d'innocence.

L'amende est ainsi mise à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation dans le cas des infractions moins graves à savoir les vitesses pour lesquelles une amende administrative est applicable et les surcharges les moins importantes.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation, qui est responsable de l'utilisation de son véhicule, est toujours tenu de payer l'amende administrative (ou l'amende administrative minorée exécutoire après qu'une amende administrative minorée lui ait été proposée).

S'il n'est pas le conducteur au moment de la commission de l'infraction, le titulaire de la plaque d'immatriculation doit savoir à qui il confie son véhicule et en prendre la responsabilité.

Le titulaire de l'immatriculation du véhicule concerné ne se voit pas reprocher la commission d'une infraction mais est seulement considéré comme responsable du paiement de l'amende.

Il a la possibilité de réclamer le remboursement de l'amende à la personne qui conduisait son véhicule au moment de l'infraction en application des règles de droit civil.

Dans un système de sanction administrative, il est en effet opportun de laisser au titulaire même de l'immatriculation le soin d'entreprendre les actions nécessaires pour recouvrer la somme qu'il a perdue à la suite de la commission de l'infraction. Ce n'est pas à la société d'assumer ce risque.

L'article 26 exclut l'application des règles de récidives.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation ne devra cependant pas payer le montant de l'amende s'il peut prouver le vol ou la force majeure ou s'il prouve que sa plaque d'immatriculation ou son numéro d'immatriculation a été utilisé frauduleusement.

Dans son arrêt n°66273/01 du 19 octobre 2004 (arrêt FALK), la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) n'a pas vu d'inconvénient dans l'application de la loi Mulder hollandaise, qui dispose dans son article 5 que l'infraction est mise à charge de la personne qui est titulaire de la plaque d'immatriculation.

Ainsi, la Cour rappelle que même une contravention routière constitue une « infraction en matière pénale » aux fins de l'article 6 de la Convention (Öztürk c. Allemagne, arrêt du 21 février 1984, série A no 73, pp. 17-21, § § 46-54). Elle considère qu'en conséquence une procédure relative à une amende infligée pour pareille infraction relève du champ d'application de l'article 6 § 2 de la Convention.

Cela dit, le droit de toute personne accusée d'une infraction en matière pénale à être présumée innocente et à faire supporter à l'accusation la charge de prouver les allégations formulées à son encontre n'est pas absolu, tout système juridique connaissant des présomptions de fait ou de droit, auxquelles la Convention ne met pas obstacle en principe, les Etats étant seulement tenus de les enserrer dans des limites raisonnables prenant en compte la gravité de l'enjeu et préservant les droits de la défense (voir l'arrêt Salabiaku c. France du 7 octobre 1988, série A no 141-A, pp. 15-16, § 28). Ainsi, lorsqu'ils recourent à des présomptions en matière pénale, les Etats contractants doivent ménager un juste équilibre entre l'importance de ce qui se trouve en jeu et les droits de la défense ; en d'autres termes, les moyens employés doivent être raisonnablement proportionnés au but légitime poursuivi (Västberga Taxi Aktiebolag et Vulic c. Suède, no 36985/97, § 113, 23 juillet 2002).

Passant à l'appréciation de la question de savoir si, en l'espèce, ce principe de proportionnalité a été respecté, la Cour comprend que le législateur néerlandais a introduit la règle de responsabilité litigieuse afin de garantir une sécurité routière effective en faisant en sorte que les infractions routières qui sont détectées sans qu'il y ait confrontation directe entre le contrevenant et la police et qui sont commises par des conducteurs dont l'identité ne peut être établie au moment des faits ne demeurent pas impunies, tout en ayant dûment égard à la nécessité de veiller à ce que la poursuite et la répression de pareilles infractions ne fassent pas peser une charge inacceptable sur les autorités judiciaires internes. Elle note de surcroît qu'une personne qui se voit infliger une amende au titre de l'article 5 de la loi peut contester la décision devant un tribunal ayant plénitude de compétence pour connaître de la question et que, dans le cadre de pareille procédure, la personne concernée n'est pas privée de tout moyen de défense, puisqu'elle peut soulever des arguments fondés sur l'article 8 de la loi et/ou plaider qu'à l'époque des faits la police avait une possibilité raisonnable d'intercepter la voiture et d'établir l'identité du conducteur.

Dans ces conditions, la Cour, souscrivant à l'analyse développée par la Cour de cassation des Pays-Bas au point 5.5² de son arrêt du 15 juillet 1993, ne peut considérer que l'article 5 de la loi qui oblige le titulaire de l'immatriculation d'une voiture à assumer la responsabilité de sa décision d'autoriser un tiers à utiliser le véhicule en question - est incompatible avec l'article 6 § 2 de la Convention. Aussi estime-t-elle qu'en infligeant l'amende litigieuse au requérant les autorités internes n'ont pas méconnu le principe de la présomption d'innocence.

Pour les infractions considérées comme plus graves, le système prévoit une présomption réfragable restreinte. Le titulaire de la plaque d'immatriculation est tenu de faire connaître l'identité du conducteur, sinon, il sera présumé avoir commis l'infraction.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation doit non seulement prouver qu'il ne peut avoir été lui-même le conducteur mais il doit apporter des éléments dont il ressort que la personne qu'il a désignée peut bel et bien être considérée comme le

² 5.5. Prenant par ailleurs en considération, d'une part : a) le nombre de véhicules à moteur qui circulent désormais sur les routes, souvent à grande vitesse, avec comme corollaire la fréquence particulière des infractions aux règles de la circulation ; b) les possibilités limitées d'intercepter les contrevenants et d'enquêter au sujet des infractions aux règles de la circulation ; c) la nécessité de ne pas laisser les infractions routières impunies et l'intérêt de la société à ce qu'il soit possible d'agir contre les contrevenants ; et, d'autre part : d) la circonstance que l'on peut supposer que dans la grande majorité des cas – certainement en ce qui concerne la partie « privée » de la circulation routière – le conducteur du véhicule est également le titulaire de l'immatriculation ; e) les possibilités fournies par les articles 8 et 9 de la [loi] au titulaire de l'immatriculation de s'opposer à l'infliction d'une sanction administrative ; f) les possibilités que le droit civil offre au titulaire de l'immatriculation de réclamer la somme au conducteur dans les cas où il ne peut s'opposer à l'infliction de la sanction administrative au titre des articles 8 ou 9 de la [loi] ; et, enfin : g) le fait que les sanctions administratives imposées ne dépassent jamais un montant déterminé, l'application de l'article 5 de la [loi] interprété de la manière décrite aux points 5.3. et 5.4. ci-dessus n'est pas incompatible avec le deuxième paragraphe de l'article 6 de la Convention. »

conducteur. Si le titulaire renvoie à un conducteur étranger, il devra démontrer que cette personne séjournait effectivement dans notre pays et conduisait le véhicule. Si le fonctionnaire sanctionnateur n'est pas convaincu de ces éléments, il infligera au titulaire de la plaque d'immatriculation l'amende administrative.

Pour les personnes morales, pour les infractions les moins graves, le décret prévoit qu'elles soient pécuniairement responsables des amendes administratives, de l'amende administrative minorée ou de l'amende administrative minorée exécutoire sauf si le vol ou la force majeure est prouvée.

Pour les infractions graves, le système actuel est repris mais il est néanmoins renforcé. Si le véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, alors la personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en est tenue de communiquer l'identité du conducteur au moment des faits ou, si elle ne le connait pas, de communiquer l'identité de la personne qui détient le véhicule.

La communication doit avoir lieu dans les 15 jours de la date d'envoi de la demande de renseignements.

Si le détenteur du véhicule n'était pas le conducteur au moment des faits, il est également tenu de communiquer l'identité du conducteur.

Il convient cependant de tenir compte de l'évolution technologique qui permet de connecter les banques de données des personnes morales (ou leurs représentants d'intérêt) à la Banque-Carrefour des véhicules (BCV). Ainsi, la police est directement informée du conducteur habituel ou de la personne (morale), qui détient le véhicule sans devoir passer par la personne morale qui figure comme titulaire de la plaque sur le certificat d'immatriculation.

Dans ce cas, c'est au conducteur habituel qui a été enregistré dans la banque carrefour des véhicules par la personne morale, titulaire de plaque d'immatriculation, que l'on s'adressera et non pas à la personne morale elle-même. Les mêmes règles sont d'application pour le conducteur habituel que pour la personne physique qui est titulaire de la plaque d'immatriculation, sauf s'il peut prouver le vol ou la force majeure.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Le décret transpose partiellement la Directive 2014/47 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE et la Directive 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la Directive 96/53/CE du Conseil 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.

Les arrêtés d'exécution du décret complèteront la transposition de ces directives.

Les règlements qui portent exécution du présent décret peuvent prévoir la perception de redevances en vue de couvrir des frais d'administration, de contrôle ou de surveillance. Des redevances seront prévues notamment pour la délivrance d'autorisations de mise en circulation de véhicules exceptionnels.

Art. 2

Cet article contient les définitions utiles.

Art. 3

Le contrôle-sanction s'effectue au regard des masses maximales autorisées par le constructeur du véhicule ou des masses maximales autorisées en circulation visées à l'article 32 bis de l'arrêté royal du 15 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.

Les prescriptions en matière de dimensions des véhicules chargés sont réglées quant à elles conjointement par l'article 32 bis de l'arrêté précité et par l'article 46 du Code de la route.

Art.4

Pour circuler sur la voie publique, les véhicules doivent être parfaitement entretenus et réglés conformément aux prescriptions du Règlement technique.

Le Gouvernement définit les catégories de véhicules auxquelles le décret s'appliquera. Dans un premier temps, il s'agira des poids lourds et des véhicules utilitaires.

Les autres véhicules comme les voitures continueront dans un premier temps à être contrôlés et sanctionnés en vertu de la réglementation existante.

Le véhicule doit être pourvu d'un certificat de visite en cours de validité ou de tout autre document prévu par le règlement technique.

Art. 5

Le chargement doit être arrimé conformément aux articles 45 et 45bis du Code de la route. Ces articles seront remplacés par un arrêté du Gouvernement spécifique relatif à l'arrimage. Pour l'article 45 bis, il s'agira d'adapter ses dispositions à celles de la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

L'arrimage pourra notamment être contrôlé à l'occasion des contrôles techniques routiers.

Art. 6

Les dispositions relatives à la signalisation du chargement figurent, tant qu'elles ne seront pas remplacées par le gouvernement, aux articles 47 et 47bis du Code de la route.

Art. 8

Un véhicule exceptionnel est défini comme un véhicule automobile, remorque ou train de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} du Règlement technique qui, par sa construction ou par sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le Règlement technique (art.2, 22°).

La mise en circulation d'un véhicule exceptionnel nécessite l'obtention d'une autorisation de mise en circulation qui prescrit notamment l'itinéraire ou le réseau d'itinéraires à suivre et toutes dispositions qui doivent être prises afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la circulation, empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines et éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables, à savoir, en matière de transport exceptionnel, le transport par voie hydraulique.

Le gestionnaire peut, préalablement à la délivrance de l'autorisation ou à tout moment, lorsque le passage du véhicule exceptionnel est susceptible de lui faire encourir des frais, exiger le dépôt d'un cautionnement.

Art. 9

L'article énumère les exceptions à l'application des dispositions relatives au transport exceptionnel, certaines missions d'intérêt public n'étant pas compatibles avec les contingences liées à la procédure d'autorisation de mise en circulation.

Art. 10

Tous les intervenants en matière du transport exceptionnel sont responsables du bon déroulement du transport dans le respect de la réglementation et des prescriptions reprises dans l'autorisation de mise en circulation.

Art.11

L'article prévoit l'obligation de reconnaissance de l'itinéraire. Une amende administrative spécifique sera prévue dans le cadre d'un arrêté d'exécution du décret en cas d'absence flagrante de reconnaissance.

Si, pour le passage du transport exceptionnel, des adaptations à l'infrastructure doivent être réalisées ou des obstacles doivent être éliminés, les mesures à prendre sont déterminées par une concertation entre le transporteur le gestionnaire de voirie.

Art. 12

Un ou plusieurs véhicules accompagnateurs, comprenant un ou plusieurs accompagnateurs et un coordinateur de la circulation seront requis en vertu du règlement d'exécution du décret et ce pour assurer la sécurité du transport exceptionnel.

Leur nombre est déterminé en fonction notamment des gabarits, des poids en circulation et du type de manœuvres à effectuer.

Un accompagnement par la police sera par ailleurs, dans le cadre du règlement d'exécution, obligatoire lorsqu'il s'agira par exemple de rouler à contresens de la circulation sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est de plus de 70 km/h ou pour franchir l'ouverture dans la berme centrale d'une autoroute.

Art. 13

L'établissement des vitesses (hors les vitesses sur autoroutes) a expressément été transféré par la sixième réforme de l'Etat aux Régions.

Une question de compétence se pose ici. La compétence en matière de règlements complémentaires de voiries a été, à de nombreuses reprises reconnues par la Cour Constitutionnelle comme étant une compétence régionale (notamment arrêt 59/2010).

L'établissement de sanctions étant une compétence accessoire à la compétence matérielle, le décret reprend comme entrant du champ de compétence matérielle appartenant à l'autorité régionale, les sanctions aux dépassements de vitesse sur autoroutes constatés sur base de la signalisation routière, elle-même placée en vertu de règlements complémentaires de circulation.

Art 14

Les agents qualifiés pour veiller à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions du présent décret, ainsi qu'aux règlements pris en exécution de ses dispositions sont, outre le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale, le personnel du cadre administratif et logistique de la police fédérale et locale en ce qui concerne les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement, en présence ou en

l'absence d'un agent qualifié. Est également compétent, le personnel des services de contrôle désignés par le Gouvernement.

Art. 15

Les agents qualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils peuvent également, en fonction des circonstances qui le justifient donner des avertissements ou fixer au contrevenant un délai pour se mettre en règle.

Dans le cadre d'une procédure automatisée, le procès-verbal électronique, est un procès-verbal réalisé sous forme numérique et qui peut être traité en centre de traitement.

La copie du procès-verbal doit être envoyée à l'auteur de l'infraction dans les délais définis. Cette copie peut être remplacée par la lettre de notification visée à l'article 5 de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

L'article prévoit l'ensemble des prérogatives octroyées aux agents qualifiés pour assurer le contrôle de la législation.

Art 16

Cet article reprend les règles applicables notamment en matière de valeur probante des constats réalisés par l'intermédiaire d'appareils fonctionnant automatiquement.

Art 17

Cet article reprend les règles de désignation et les compétences des conseillers de police administrative.

Art 18

Les montants d'amendes administratives sont fixés dans le décret ou le seront dans un arrêté du gouvernement (cf. art. 24). il s'agit de multiplier les montants prescrits par trois pour obtenir le montant réellement prononcé par le fonctionnaire sanctionnateur ou en degré d'appel par le Tribunal de police ou par le Tribunal de la jeunesse.

Art. 19.

L'article reprend de manière échelonnée le montant des amendes administratives applicables aux surcharges des véhicules.

Les véhicules légers sont sanctionnés moins durement que les véhicules lourds en raison de leur moindre impact au regard des critères d'évaluation des montants de sanction.

Les montants ont été déterminés en fonction de l'importance de l'impact potentiel de l'infraction sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, la fluidité de la circulation, le coût économique pour la société et en tenant compte de l'intérêt économique qu'a l'auteur de l'infraction à les commettre.

Art. 20

L'article reprend de manière échelonnée le montant des amendes administratives applicables aux dépassements des dimensions autorisées des véhicules chargés. Les montants ont été déterminés en fonction des mêmes critères que pour ceux de l'article 19.

Art. 21

L'article reprend de manière échelonnée le montant des amendes administratives prévues en cas d'absence d'autorisation de mise en circulation de véhicules exceptionnels ou de VLL ou de dépassement des masses et dimensions prévues dans l'autorisation de mise en circulation.

Art. 23

L'article reprend les excès de vitesse susceptibles de faire l'objet d'une amende administrative et les montants d'amendes administratives.

Le fonctionnaire sanctionnateur, ou en degré d'appel le Tribunal de police ou le Tribunal de la jeunesse tiennent compte du nombre de kilomètres par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée.

Art. 24

Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives pour les infractions aux dispositions visées au décret et dont les montants n'y sont pas déterminés. Il n'est en effet pas praticable de prévoir dans le décret l'ensemble des infractions prévues dans les arrêtés d'exécution normatifs qui seront pris ultérieurement.

Ces montants doivent être déterminés en fonction de l'importance de l'impact potentiel de l'infraction sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, la fluidité de la circulation, le coût économique pour la société et en tenant compte de l'intérêt économique qu'a l'auteur de l'infraction à les commettre.

Tout règlement pris en exécution de l'alinéa précédent, qui n'est pas confirmé par décret, dans les douze mois qui suivent son entrée en vigueur, cesse de produire ses effets. Cette disposition est prévue en vue de concilier pragmatisme et impératif du prescrit constitutionnel en vertu duquel « nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi ».

Art. 25

Si plusieurs infractions sont constatées simultanément, les montants d'amendes sont cumulés.

Art. 26

Pour les infractions dites « techniques », le décret prévoit la possibilité du doublement de l'amende administrative dans le cas de la commission, dans les trois ans d'une condamnation administrative définitive, d'une nouvelle infraction en la matière. Le critère d'application de la récidive est que la nouvelle infraction doit avoir un degré de gravité au moins identique à la précédente, c'est-à-dire un montant d'amende administrative, tel que prévu au décret ou dans ses règlements d'exécution, au moins identique. La récidive s'applique indistinctement ; ainsi par exemple, une condamnation administrative pour une infraction de dépassement de masse peut générer l'application de la récidive pour une nouvelle infraction mais en matière de contrôle technique routier.

La récidive ne s'applique pas dès lors que les articles 37, §1^{er} ou 38, §1^{er} s'appliquent.

Art. 27

Le décret consacre explicitement l'application des principes d'indépendance et d'impartialité pour les fonctionnaires sanctionneurs.

Art. 28

Dès lors qu'une amende administrative minorée n'est pas proposée notamment lorsque le conseiller de police administrative fait application de l'article 33, § 3, que l'auteur de l'infraction refuse le paiement de l'amende administrative minorée ou qu'il ne s'en acquitte pas après l'avoir accepté, le fonctionnaire sanctionneur peut être saisi par le conseiller de police administrative du procès-verbal de constat. Le fonctionnaire sanctionneur est également saisi par l'auteur présumé de l'infraction en cas de recours à l'encontre de l'amende administrative minorée exécutoire.

Cet article décrit la procédure d'amende administrative.

Une procédure spéciale est prévue à l'égard des mineurs de moins de 16 ans.

Le fonctionnaire sanctionneur peut prévoir un sursis partiel ou total à l'exécution de l'amende administrative ou en cas de récidive.

Le fonctionnaire sanctionneur peut réduire l'amende administrative au-dessous du montant minimum d'amende administrative prévue ou accorder des facilités de paiement en cas de circonstances atténuantes ou de circonstances liées à la situation personnelle de l'auteur de l'infraction.

Lorsque plus de cent quatre-vingts jours se sont écoulés depuis sa saisine, le fonctionnaire sanctionneur ne peut plus infliger l'amende administrative.

Des frais de procédure peuvent être déterminés par le Gouvernement. L'arrêté du Gouvernement wallon qui exécutera ce décret pourra par exemple appliquer par référence les mêmes montants que ceux prévus pour les frais judiciaires (article 2 de l'arrêté royal du 26 octobre 2007 fixant le tarif des indemnités de procédure visées à l'article 1022 du Code judiciaire et fixant la date d'entrée en vigueur des articles 1er à 13 de la loi du 21 avril 2007 relative à la répétibilité des honoraires et des frais d'avocat).

Art. 29-33

cf. ci-dessus

Art. 34

La consignation de sommes s'applique dans l'hypothèse où l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement l'amende administrative minorée et ce, afin de s'assurer du paiement au moins partiel de l'amende administrative qui serait éventuellement infligée.

Art. 35.

Lors de la constatation d'infractions pouvant faire l'objet d'une amende administrative, une formation pourra être proposée. L'accomplissement de la formation aura pour effet d'éteindre l'action administrative.

Art 39.

Les agents chargés du constat des infractions doivent être autorisés à accéder au registre de l'immatriculation.

Art. 40

Cet article prévoit la responsabilité civile de l'employeur pour la sanction infligée.

L'article consacre également la responsabilité du donneur d'ordre, du chargeur, du commissionnaire de transport ou du commissionnaire-expéditeur d'un transport de marchandises.

Sous certaines conditions, ils peuvent aussi être punis à titre de co-auteur de l'infraction.

Il ressort en effet les transporteurs peuvent subir la pression de certains donneurs d'ordre, chargeurs, commissionnaires de transport, commissionnaires expéditeurs à exécuter leur transport dans des conditions engendrant le non-respect de la législation.

Le décret transpose par ailleurs partiellement la Directive 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil

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, en prévoyant que, dans le cadre du transport de conteneurs ou de caisses mobiles, le chargeur doit délivrer au transporteur une déclaration indiquant leur poids. Cette disposition a pour objectif d'engager la responsabilité du chargeur, du commissionnaire de transport ou du commissionnaire-expéditeur sur la question du respect des masses.

Art. 41.

En vue d'assurer la mise en œuvre de la politique d'action administrative, notamment pour l'application de la récidive, une banque de données reprenant les infractions au décret est constituée.

Art. 42

L'article prévoit que l'action administrative est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise. L'article prévoit les causes d'interruption ou de suspension de la prescription.

Art. 44

L'article oriente le gouvernement quant aux mesures d'exécution à adopter, principalement en matière de transport exceptionnel.

Art. 45

La transposition de directives européennes ou l'exécution d'obligations résultant de traités internationaux ayant reçu l'assentiment du parlement wallon dans les matières réglées par le décret pourront être assurées par arrêté du gouvernement.

Art 46

L'article prévoit l'octroi de subventions en vue de contribuer à l'éducation et à la sensibilisation en matière de sécurité routière.

Art. 47

L'article prévoit, dans le cadre de la détermination de la politique d'action administrative, une concertation entre les conseillers de police administrative et le représentant du Parquet général compétent en matière de circulation routière, de la police locale, de la police fédérale et de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière.

La politique criminelle portant sur les matières régionalisées doit en effet être coordonnée en vue d'assurer un régime de contrôle-sanction cohérent entre action administrative et action pénale.

Il prévoit également que les fonctionnaires sanctionneurs se réunissent, au moins une fois l'an avec les présidents des Juges de Paix et de police.

Art. 48 à 52

L'article prévoit notamment l'abrogation, dans le décret du 19 mars 2009, des dispositions qui sont désormais intégrées au décret.

Art. 53

Le décret intègre par ailleurs une adaptation récente à l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière par la loi du 3 août 2016 modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, concernant le non-respect du panneau C21.

Les Régions sont en effet compétentes pour ce qui concerne :

« ...3° la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ...; » (art. 6, § 1er, XII de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980).

Cette disposition a été adoptée sans que l'autorité régionale n'ait été associée à son élaboration comme le prévoit l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 et sans requérir d'avis de la part de la section de législation du Conseil d'Etat. L'insertion de cet article permet d'affirmer la compétence régionale en la matière.

Art. 54

Le régime de contrôle sanction prévue au décret s'applique aux infractions commises dans le cadre du projet pilote concernant les véhicules plus longs et plus lourds (ou écocombis).