



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 62.908/4
du 12 juillet 2018

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne 'instaurant
des amendes administratives pour les infractions routières
régionales'

Le 29 janvier 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings de la Région wallonne à communiquer un avis sur un avant-projet de décret 'instaurant des amendes administratives pour les infractions routières régionales'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 12 juillet 2018. La chambre était composée de Jacques JAUMOTTE, président du Conseil d'État, Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO, conseiller d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 juillet 2018.

*

OBSERVATION GÉNÉRALE

L'avant-projet examiné vise à créer un régime de contrôle et de sanction de l'ensemble des infractions en matière de circulation routière et de transports par route relevant de la compétence de la Région wallonne, après les transferts opérés par la sixième réforme de l'État.

Compte tenu de cet objectif, il implique nécessairement le traitement de données à caractères personnelles et, parmi ces dernières, de données relatives aux condamnations pénales et aux infractions.

La Commission de la protection de la vie privée a donc été consultée. Dans son avis n° 63/2017 du 22 novembre 2017, elle formule la remarque préliminaire suivante :

« La Commission attire l'attention sur le fait qu'une nouvelle réglementation européenne relative à la protection des données à caractère personnel a été promulguée récemment : le Règlement relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et la Directive Police et Justice. Ces textes ont été publiés au journal officiel de l'Union européenne le 4 mai 2016¹.

Le Règlement, couramment appelé RGPD (Règlement général sur la protection des données), est entré en vigueur vingt jours après sa publication, soit le 24 mai 2016, et est automatiquement applicable deux ans plus tard, soit le 25 mai 2018. La Directive Police et Justice doit être transposée dans la législation nationale au plus tard le 6 mai 2018.

Pour le Règlement, cela signifie qu'à partir du 24 mai 2016 et pendant le délai de deux ans de mise en application, les États membres ont d'une part une obligation positive de prendre toutes les dispositions d'exécution nécessaires, et d'autre part une obligation négative, appelée 'devoir d'abstention'. Cette dernière obligation implique l'interdiction de promulguer une législation nationale qui compromettrait gravement le résultat visé par le Règlement. Des principes similaires s'appliquent également pour la Directive.

Il est dès lors recommandé d'anticiper éventuellement dès à présent ces textes. Et c'est en premier lieu au(x) demandeur(s) d'avis qu'il incombe d'en tenir compte dans ses (leurs) propositions ou projets. Dans le présent avis, la Commission a d'ores et déjà veillé, dans la mesure du possible et sous réserve d'éventuels points de vue complémentaires ultérieurs, au respect de l'obligation négative précitée ».

¹ Note de bas de page n° 1 de l'avis cité : Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 26 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/997/JAI du conseil.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L:2016:119:TOC>.

Depuis que cet avis a été donné, un premier texte visant à assurer une exécution du RGPD, a été adopté. Il s'agit de la loi du 3 décembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données'. Elle a principalement pour objet d'instaurer l'autorité de contrôle des traitements de données à caractère personnel conformément aux articles 51 à 59 du RGPD (cette autorité succède à la Commission de la protection de la vie privée) et, par voie de conséquence, d'abroger les chapitres VII et VIIbis 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'.

Cette loi est entrée en vigueur le 25 mai 2018.

Le dispositif légal d'exécution du RGPD et de transposition de la directive 2016/680/UE précitée doit cependant être encore complété à bref délai. La section de législation a récemment été saisie de deux avant-projets de loi en ce sens ².

L'avant-projet devra dès lors être revu à la lumière de ce dispositif légal, notamment pour ce qui concerne le remplacement de la Commission de la protection de la vie privée par la nouvelle Autorité de protection des données.

Il sera ensuite resoumis à cette dernière Autorité, conformément à l'article 36, paragraphe 4, du RGPD.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 1^{er}

À l'alinéa 2, il convient de mieux délimiter la portée de l'habilitation donnée au Gouvernement en matière de redevances.

Pour ce faire, l'auteur de l'avant-projet peut s'inspirer du commentaire de l'article 1^{er}, qui vise plus spécifiquement les « règlements pris en exécution du présent décret ».

Compte tenu de sa portée particulière, cet alinéa gagnerait à faire l'objet d'une disposition distincte dans l'avant-projet.

² Avant-projet de loi 'relatif à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel', sur lequel a été donné, le 19 avril 2018, l'avis n° 63.192/2 (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3126/1, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63192.pdf>) et avant-projet de loi 'instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE', sur lequel a été donné, le 26 avril 2018, l'avis n° 63.202/2 (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 3185/1, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63202.pdf>).

Article 2

1. Au 1°, il convient de reprendre l'intitulé exact de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968.

2. Au 14°, il convient de se référer à l'article 2, alinéa 1^{er}, 1°, a), du décret du 19 mars 2009 'relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques'.

La présentation des 13° et 14° de cette disposition doit en outre être séparée.

3. Au 16°, il conviendrait de compléter la définition par les mots « visée à l'article 8 ».

4. Au 24°, dans la définition du terme « VLL », il est préférable de se référer à la définition donnée par le décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes' et ses arrêtés d'exécution, plutôt que de se référer directement au seul 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'.

Article 3

Dans son avis n° 59.677/4, donné le 8 août 2016 sur un avant-projet devenu le décret du 24 novembre 2016 'modifiant le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et diverses dispositions relatives au transport par route', la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Comme l'annonce l'exposé des motifs, l'avant-projet de décret examiné s'inscrit, pour partie, dans le cadre de la mise en œuvre de la compétence, attribuée aux régions par la Sixième Réforme de l'État, relative à 'la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions de la signalisation du chargement' (article 6, § 1^{er}, XII, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles').

Il doit cependant être rappelé que cette attribution de compétence ne concerne, pour les véhicules proprement dits, que la masse maximale autorisée ou la masse par essieux, et non leurs dimensions maximales ³.

³ *Note de bas de page n° 1 de l'avis cité* : Comme la section de législation a déjà pu l'expliquer dans son avis n° 58.991/4 donné le 16 mars 2016 sur un avant-projet devenu le décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains des véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes', *Doc. parl.*, Parl. wall., 2015-2016, n° 459/1 pp. 7 et 8.

La réglementation relative aux dimensions maximales des véhicules continue, en effet, à relever de la compétence de l'Autorité fédérale ; cette question ne devant pas être confondue avec celle de la sûreté, des dimensions et la signalisation du chargement, qui a, pour sa part, été transférée aux régions.

Il convient, par conséquent, de modifier les dispositions de l'avant-projet relatives au dépassement des dimensions des véhicules afin d'y viser uniquement le dépassement des dimensions maximales autorisées du chargement des véhicules c'est-à-dire des véhicules chargés. Cette observation vaut plus particulièrement pour :

- l'article 5, § 5, en projet (article 3, 4°, de l'avant-projet) ;
- l'article 8bis, § 6, en projet (article 8 de l'avant-projet) ».

Cette observation vaut également pour les articles 3, 2°, et 20 de l'avant-projet. Il peut d'ailleurs être noté que les commentaires de ces deux dispositions précisent déjà qu'elles concernent les dimensions des véhicules chargés.

Article 8

L'article 8, § 1^{er}, alinéa 4, de l'avant-projet, dispose :

« L'utilisateur de l'autorisation supporte le paiement des dommages et des frais pouvant résulter du transport »⁴.

Cette disposition doit être rapprochée de l'article 11, § 2, de l'avant-projet, qui dispose :

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

Interrogé sur les divergences entre ces deux dispositions et sur les problèmes d'interprétation qu'elles peuvent occasionner, le fonctionnaire délégué a répondu que l'article 8, § 1^{er}, alinéa 4, de l'avant-projet est inutile et peut être omis.

Article 13

L'article 13, 2°, de l'avant-projet vise à interdire « sur les autoroutes, de dépasser les vitesses établies en vertu d'une signalisation conforme au code de la route ».

Le commentaire de cette disposition précise :

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

⁴ La notion d'utilisateur est définie à l'article 2, 11°, de l'avant-projet dans les termes suivants : « 11° l'utilisateur : toute personne physique ou morale qui utilise un véhicule exceptionnel dans le cadre de ses activités ». Cette définition est identique à celle figurant à l'article 2, § 1^{er}, 3°, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels'.

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 ».

Les deux arguments ainsi avancés pour justifier la compétence des régions en matière de limitation de vitesse établie sur autoroute, « en vertu d'une signalisation conforme au Code de la route », doivent être clairement distingués.

Le premier de ces deux arguments se fonde sur la distinction entre la réglementation générale de police de la circulation routière et les règlements complémentaires, déduite de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle relative à la procédure d'association des gouvernements de région énoncée à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : LSRI) ⁵.

Sur ce point, l'argumentation ne semble pas pouvoir être suivie. En effet, les limitations de vitesse sur autoroute qui sont visées dans la disposition à l'examen, peuvent être tout autant prévues par des règlements généraux, tel que, au premier chef, l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 'relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique', que par des règlements complémentaires ne relevant pas de la notion de police générale.

En outre, ce raisonnement impliquerait de considérer que la distinction entre réglementation générale de police et règlements complémentaires, essentiellement communaux, déduite de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle relative à la procédure d'association des gouvernements de région énoncée à l'article 6, § 4, 3°, de la LSRI, doit primer sur la volonté expresse – et ultérieure – du législateur spécial, de réserver à l'autorité fédérale la compétence relative à la fixation des limitations de vitesse sur autoroute (article 6, § 1^{er}, XII, 1°, de la LSRI) ;

Le second argument avancé par l'auteur de l'avant-projet se fonde sur la compétence attribuée aux régions « en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que le contrôle de la signalisation routière » (article 6, § 1^{er}, XII, 2°, de la LSRI).

⁵ Comme le rappellent les travaux parlementaires de la sixième réforme de l'État : « Selon la Cour constitutionnelle, les règlements complémentaires en matière de circulation routière relèvent de la compétence des régions (considérant B.7.4 de l'arrêt n° 59/2010 du 27 mai 2010) » (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 139).

Ce second argument reviendrait toutefois à considérer que les régions sont désormais compétentes pour toutes les infractions aux règles de police de la circulation routière qui sont liées au non respect d'un panneau de signalisation, alors même que l'article 6, § 1^{er}, XII, de la LSRI énumère les aspects de la politique en matière de circulation routière qui sont transférés aux régions, en prévoyant expressément, en son premier point, une exception pour ce qui concerne la fixation des limitations de vitesse sur autoroute⁶.

L'article 13, 2°, de l'avant-projet ne peut dès lors être maintenu dans sa rédaction actuelle.

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué a cependant précisé l'intention de l'auteur de l'avant-projet dans les termes suivants :

« L'objectif de la Région wallonne et de son gouvernement 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.

Sur les routes régionales, en 2015, plus de 174.000 constats d'excès de vitesse ont été réalisés sur autoroute sur base de la signalisation C43, par le biais des lidars, placés à hauteurs des chantiers. Le tout est financé exclusivement par la Région wallonne.

Pour protéger les travailleurs et les usagers de la route, la Région finance seule (par l'intermédiaire de la SOFICO) le placement de Lidars pour le contrôle des vitesses aux abords des chantiers. Il y a une forte volonté d'investissement en la matière.

Il est dès lors important pour la Région wallonne, que les recettes de ces contrôles lui reviennent effectivement et ce, afin de pouvoir assumer plus avant une politique volontariste en la matière ».

Pour ce qui concerne la question spécifique des limitations de vitesse aux abords des chantiers autoroutiers, il doit tout d'abord être rappelé que l'article 78.1 de 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', énonce :

« 78.1.1. La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux.

S'il doit être fait usage de signaux relatifs à la priorité, de signaux d'interdiction, de signaux d'obligation, de signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement ou de marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation, cette signalisation ne peut être placée que moyennant autorisation donnée :

– par le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions, ou par son délégué, lorsqu'il s'agit d'une autoroute ;

– par le bourgmestre ou par son délégué lorsqu'il s'agit d'une autre voie publique.

⁶ À cet égard, il doit être rappelé que les travaux parlementaires de la sixième réforme de l'État précisent que : « les règles de police de la circulation routière restent de compétence fédérale, à l'exception de certains transferts de compétences aux régions » (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 133).

L'autorisation détermine dans chaque cas la signalisation routière qui sera utilisée.

78.1.2. La signalisation routière doit être enlevée par celui qui exécute les travaux dès que ceux-ci sont terminés ».

Il résulte de cette disposition que c'est donc bien le ministre « qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions » ou son délégué qui doit, le cas échéant, autoriser le placement de la signalisation envisagée par l'entrepreneur qui réalise des travaux sur autoroute. Le fonctionnaire délégué a précisé à cet égard :

« L'article 69/5 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif au délégation de pouvoirs au SPW donne délégation au directeur général de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments (SPW) ou à un agent de niveau A désigné à cet effet par celui-ci pour donner autorisation pour le placement et l'organisation de la signalisation des chantiers sur les autoroutes, en application de l'article 78.1.1 du Code de la route.

En vertu de cette disposition, cette autorisation est délivrée par le directeur (agent de niveau A), pour la signalisation à placer dans les limites de son ressort territorial ».

Cette signalisation doit, en outre, être établie conformément à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 'relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique' ⁷, à propos duquel le commentaire de l'article 6, § 1^{er}, XII, 2^o, de la LSRI précise :

« Cette disposition prévoit le transfert de la compétence en matière d'exigences techniques et de placement et de contrôle de la signalisation routière. La définition de la signalisation routière même continuera à relever de la compétence de l'autorité fédérale. Par signalisation routière, l'on entend les signaux lumineux de signalisation, les signaux routiers et les marques routières. Il s'agit de la matière réglée en tout cas par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et de ses annexes et l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. Il s'agit également des conditions générales de placement telles qu'actuellement prévues par 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 » ⁸.

L'objectif que poursuit l'auteur de l'avant-projet est admissible dès lors que la détermination des limitations de vitesses aux abords des chantiers et obstacles autoroutiers, relève de la compétence des régions.

L'article 13, 2^o, de l'avant-projet doit cependant être revu pour viser expressément cette hypothèse.

⁷ Les limitations de vitesse relatives aux chantiers autoroutiers sont fixées aux articles 2.1.1.1^o, d) et 2.2.1.1^o, A., c), de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 précité.

⁸ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 135.

Article 14

La définition des missions des services de police relevant de la compétence de l'autorité fédérale, il convient de remplacer les points 1^o et 2^o de l'article 14 de l'avant-projet, par une formulation du type « Sans préjudice des compétences des fonctionnaires de la police fédérale et de la police locale pour l'application des dispositions du présent décret », déjà utilisée à l'article 6, § 1^{er}, du décret du 19 mars 2009.

Article 15

Dans son avis n^o 45.281/4⁹, la section de législation a formulé l'observation suivante :

« En attribuant aux procès-verbaux dressés par les agents qui constatent des infractions au décret une force probante particulière, l'article 6, § 3, de l'avant-projet, fait exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et déroge, en conséquence, 'au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé'.

Il convient de préciser dans l'exposé des motifs les raisons pour lesquelles cette exception paraît justifiée. À cet égard, la seule indication figurant dans le commentaire de l'article 6, que l'attribution d'une force probante particulière serait habituelle pour les procès-verbaux établis par des agents relevant d'administrations particulières et habilités par une loi ou un décret à rechercher et constater certaines infractions, n'apparaît pas être une justification suffisante au regard de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle en cette matière¹⁰ ».

Cette observation vaut également, *mutatis mutandis*, pour l'article 15, § 1^{er}, de l'avant-projet.

Article 16

1. Comme l'indique son commentaire, l'article 16 de l'avant-projet reprend les règles applicables notamment en matière de valeur probante des constats réalisés par l'intermédiaire d'appareils fonctionnant automatiquement. Il encadre également les modalités particulières d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par ces appareils. Pour ce faire, il s'inspire du prescrit de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968.

⁹ Donné le 28 octobre 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 19 mars 2009 'relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques' (*Doc. parl.*, Parl. wall. 2008-2009, n^o 904/1, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/45281.pdf>).

¹⁰ *Note de bas de page n^o 2 de l'avis cité* : Voir, à cet égard : C.C., arrêts n^o 40/2000 du 6 avril 2000 et n^o 16/2001 du 14 février 2001, ainsi que l'observation particulière formulée à propos de l'article D.4 dans l'avis n^o 43.509/VR/4 précité (*Doc. parl.*, Parl. wall. 2007-2008, n^o 771/1, p. 61).

Le commentaire de l'article 16 précise également que ces appareils et les informations qu'ils fournissent peuvent être utilisés « à d'autres fins déterminées par le Gouvernement et après avis de la Commission de la vie privée ».

Cette obligation de soumettre les arrêtés concernés à l'avis de la Commission de la protection de la vie privée¹¹ n'est cependant pas reprise dans le texte de l'article 16, alinéa 5, de l'avant-projet. Ce dernier sera complété sur ce point tout en visant l'Autorité de protection des données.

2. L'observation qui précède vaut également pour l'article 41, § 1^{er}, alinéa 3, *in fine*, de l'avant-projet.

Article 17

Dès lors que l'on se situe dans le cadre de la politique d'action administrative et que le ministre dispose en la matière d'un pouvoir d'autorité, il n'est pas nécessaire, et est même source de confusion quant à la portée réglementaire ou non de celles-ci, de prévoir que les directives qu'arrête le ministre en la matière sont « contraignantes ».

En conséquence, il convient d'omettre ce mot au paragraphe 3.

Article 19

La division de l'article 19 de l'avant-projet en trois paragraphes ne se justifie pas, chacun d'entre eux ne comportant qu'un seul alinéa.

Article 21

Alors que les paragraphes 1^{er} et 2 en projet visent trois catégories de véhicules (véhicules exceptionnels, VLL ou tout autre véhicule ou combinaison de véhicules soumis à une autorisation de mise en circulation), le paragraphe 3 ne vise plus, en ses différentes subdivisions, que la catégorie des « véhicules exceptionnels ».

L'auteur de l'avant-projet est invité à vérifier que telle est bien son intention.

¹¹ Comme souhaité par la Commission de la vie privée dans son avis n° 63/2017 du 22 novembre 2017 (point 48).

Article 22

Selon cette disposition, qui ne fait l'objet d'aucun commentaire, l'autorisation de mise en circulation « peut être retirée, suspendue ou modifiée sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation ».

Il va de soi que cette absence d'indemnisation n'a vocation à s'appliquer que si la décision prise n'est pas ultérieurement frappée d'un constat d'illégalité.

Article 24

À l'alinéa 1^{er}, il convient d'indiquer que l'habilitation donnée au Gouvernement concerne également la fixation des amendes administratives pour les infractions aux arrêtés d'exécution du décret, comme le commentaire de cette disposition permet de le supposer.

Il convient également de préciser si la confirmation par décret dans un délai de douze mois, prévue par l'alinéa 4, ne concerne que les arrêtés fixant le montant d'amendes administratives pour les infractions au décret lui-même, ou s'étend également aux amendes relatives aux infractions à ses arrêtés d'exécution.

Article 28

1. L'article 28, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 4^o, a), et b), de l'avant-projet fixe à quinze jours le délai dont dispose la personne suspectée d'infraction pour faire valoir par écrit ou pour demander à présenter oralement ses moyens de défense. Il précise que ce délai court « à compter du jour de l'envoi de la notification de l'avis ».

À cet égard, il y a lieu de rappeler la jurisprudence de la Cour constitutionnelle selon laquelle le choix de la date d'envoi d'un courrier comme point de départ d'un délai de recours ou de réclamation contre la décision envisagée ainsi notifiée apporte une restriction disproportionnée au droit de défense des destinataires, ces délais commençant à courir à un moment où ces derniers ne peuvent pas encore avoir connaissance du contenu de la décision¹².

Cette jurisprudence, qui condamne la « théorie de l'émission », doit être appliquée, en l'espèce. Il y a donc lieu de revoir l'article 28, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 4^o, a) et b), de l'avant-projet en se fondant sur la « théorie de la réception ».

¹² C.C., 17 décembre 2003, n° 170/2003 ; 16 novembre 2005, n° 166/2005 ; 1^{er} mars 2006, n° 34/2006 ; 15 mars 2006, n° 43/2006 ; 29 mars 2006, n° 48/2006 ; 7 juin 2007, n° 85/2007 ; 26 septembre 2007, n° 123/2007 ; 19 décembre 2007, n° 162/2007 ; 12 novembre 2009, n° 178/2009 ; 2 juin 2010, n° 66/2010.

2. L'observation qui précède vaut également pour les délais prévus à l'article 28, § 1^{er}, alinéa 2, et § 8, alinéa 1^{er}, et 38, § 2, alinéa 2, de l'avant-projet.

3. L'article 28, § 2, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet dispose :

« Lorsque la procédure administrative est entamée à l'encontre d'une personne de moins de seize ans, l'avis 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} ».

S'agissant, en l'espèce, d'une procédure de sanction administrative et non de poursuites du chef d'infraction en matière de police du roulage devant les juridictions compétentes, il n'y a pas lieu de se référer à l'âge de 16 ans, prévu à l'article 36*bis* 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'. Il convient au contraire de viser l'ensemble des mineurs dans la disposition examinée ¹³.

4. L'avant-projet doit, à tout le moins, être complété en y fixant l'âge minimal des mineurs pouvant faire l'objet des procédures de sanction administrative en projet, à l'instar de l'article 9, § 9, du décret du 19 mars 2009, qui dispose :

« Le présent article n'est pas applicable aux mineurs âgés de moins de seize ans au moment des faits ».

À cet égard, il convient également de souligner, tout comme le Collège des Procureurs généraux dans son avis daté du 30 juin 2017, le fait que « le mineur de moins de 16 ans contrevenant aux dispositions du décret commettra d'office une autre infraction non susceptible de faire l'objet d'une sanction administrative, puisqu'il ne sera pas titulaire d'un permis de conduire exigé pour la conduite du véhicule. Conformément à l'article 32 du décret, le Ministère public devra dans un tel cas prendre une décision en ce qui concerne les suites à apporter à l'ensemble des faits ».

Compte tenu des limites d'âge prévues par la réglementation en matière de permis de conduire, ce constat vaudra également, dans la plupart des cas, pour les mineurs de plus de 16 ans.

L'auteur de l'avant-projet est invité, à la lumière de ces éléments, à réexaminer l'opportunité de rendre applicable aux mineurs d'âge le système de sanctions administratives en projet.

5. Au paragraphe 2, au regard des alinéas 1^{er} à 3, les mots « de la saisine », dont il est fait état à l'alinéa 4, sont imprécis dans le contexte de la disposition en projet.

À défaut d'être précisés, ils seront omis.

¹³ Comme c'est actuellement le cas à l'article 9, § 4, du décret du 19 mars 2009.

6. Le dernier alinéa du paragraphe 2 en projet a vocation à s'appliquer aussi bien au paragraphe 1^{er} qu'au paragraphe 2 de l'avant-projet.

Il doit donc faire l'objet d'un paragraphe distinct.

7. Il n'y a pas lieu de prévoir que la décision du fonctionnaire d'instance administrative doit être motivée, cette obligation résultant déjà de l'article 2 de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'.

L'article 28, § 3, alinéa 2, et § 5, alinéa 2, doit être revu conformément à cette observation.

Article 29

1. Il est renvoyé, pour ce qui concerne l'âge de 16 ans fixé à l'article 29, § 1^{er}, alinéa 3, et pour ce qui concerne la référence au tribunal de la jeunesse dans l'article 29, §§ 3 et 4, aux observations n^{os} 3 et 4 formulées sous l'article 28.

2. Le paragraphe 5 dispose que les décisions du tribunal de police ou du tribunal de la jeunesse sont prononcées en dernier ressort. Il convient d'y prévoir une exception pour les décisions du tribunal de la jeunesse remplaçant la sanction administrative par une mesure de garde, de préservation ou d'éducation ¹⁴.

Article 33

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il convient d'omettre le mot « soit ».

Article 34

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, les termes « entre les mains des agents visés au paragraphe 2 » doivent être revus, la référence au paragraphe 2 étant inadéquate.

2. Le paragraphe 4, alinéa 2, prévoit que la décision infligeant une amende administrative et ordonnant qu'il soit procédé à la vente du véhicule saisi à défaut du paiement de l'amende et des frais de procédure dans un délai de 40 jours de la décision infligeant l'amende administrative, est exécutoire nonobstant tout recours.

¹⁴ Comme c'est actuellement le cas à l'article 9, § 7, alinéa 8, du décret du 19 mars 2009.

Il convient tout d'abord de relever que le délai de 40 jours prévu par cette disposition doit voir son point de départ fixé à une date à laquelle l'auteur de l'infraction a pu prendre connaissance de la décision¹⁵.

Il doit également être relevé que le caractère exécutoire nonobstant tout recours de cette décision est en contradiction avec la règle générale figurant aux articles 28, § 8, et 36, alinéa 4, de l'avant-projet. Cette différence de traitement doit être supprimée, sauf à pouvoir la justifier.

3. Le paragraphe 7 doit être complété pour y préciser que les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de la Région en cas de classement sans suite de l'action administrative ou lorsque l'action administrative est prescrite, comme le prévoit déjà l'article 34, § 5, en cas d'acquiescement.

Article 37

Comme l'explique l'exposé des motifs, l'article 37 de l'avant-projet vise à renforcer, pour ce qui concerne les infractions relevant de la compétence de la Région wallonne, l'actuel système de présomption réfragable de culpabilité pesant sur le titulaire de la plaque d'immatriculation, défini à l'article 67bis de la loi du 16 mars 1968. Il annonce en effet :

« 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 ».

Le système projeté établit ainsi une différence entre les surcharges d'un maximum de 15 pour cent et les excès de vitesse sanctionnés administrativement¹⁶, et les autres infractions au décret et à ses arrêtés d'exécution.

Pour les premières de ces infractions, le titulaire de l'immatriculation ne peut s'exonérer de la présomption de culpabilité pesant sur lui qu'en prouvant la force majeure, le vol du véhicule ou une fraude liée à la plaque d'immatriculation. Pour les secondes, le titulaire de l'immatriculation peut également s'exonérer en communiquant l'identité du conducteur véritable au moment des faits, ce qu'il prouve par toute voie de droit, à l'exception du serment.

Tant la Cour constitutionnelle que la section de législation ont eu récemment à examiner la question de la présomption de culpabilité du titulaire de l'immatriculation d'un véhicule et de ses limites.

¹⁵ Voir sur ce point l'observation n° 1 formulée à propos de l'article 28 de l'avant-projet.

¹⁶ Article 19, § 1^{er}, 1° et 2°, § 2, 1° à 3°, et § 3, d'une part, et article 23, d'autre part, de l'avant-projet.

Dans son arrêt n° 16/2017 du 9 février 2017, la Cour constitutionnelle a considéré, à propos de l'article 33 de la loi du 24 juin 2013 'relative aux sanctions administratives communales' :

« B.11.1. Lorsqu'il est établi qu'une infraction a été commise au moyen d'un véhicule automoteur, le législateur peut légitimement considérer que cette infraction est imputable à la personne qui a fait immatriculer le véhicule à son nom. Une telle présomption est justifiée par l'impossibilité, dans une matière où les infractions sont nombreuses et ne sont souvent apparentes que de manière fugitive, d'établir autrement, avec certitude, l'identité de l'auteur. C'est en particulier le cas pour les infractions routières mixtes qui, en vertu de l'article 3, 3°, de la loi du 24 juin 2013, peuvent être sanctionnées par une amende administrative, à savoir les infractions relatives à l'arrêt et au stationnement, ainsi que les infractions aux dispositions relatives aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, à l'occasion desquelles il n'est bien souvent pas possible d'identifier immédiatement le contrevenant.

B.11.2. Toutefois, dans l'interprétation selon laquelle les amendes infligées pour les infractions routières visées à l'article 3, 3°, de la loi du 24 juin 2013 sont toujours mises à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule impliqué dans l'infraction routière concernée, y compris donc lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation de ce véhicule peut prouver que cette infraction ne lui est pas imputable, la disposition en cause, en ce qu'elle n'autorise pas cette preuve, porte une atteinte disproportionnée au principe fondamental de la présomption d'innocence. En outre, le but poursuivi par le législateur, qui consiste à infliger l'amende à l'auteur réel de l'infraction routière n'est pas atteint non plus dans cette interprétation.

B.11.3. Dans cette interprétation, la disposition en cause porte dès lors une atteinte discriminatoire à l'article 6.2 de la Convention européenne des droits de l'homme et les questions préjudicielles appellent une réponse affirmative ».

Il peut être relevé que les infractions visées à l'article 3, 3°, de la loi du 24 juin 2013 sont sanctionnées par une amende administrative qui s'élève au maximum à 175 euros ou 350 euros selon que le contrevenant est mineur ou majeur, alors que les infractions visées à l'article 37, § 1^{er}, de l'avant-projet et considérées comme les moins graves par son auteur peuvent être sanctionnées d'une amende administrative qui peut s'élever à 1.000 euros, multipliés le cas échéant par trois, en application de son article 18.

Dans son avis n° 62.292/4, donné le 13 novembre 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 6 mars 2018 'relative à l'amélioration de la sécurité routière', la section de législation a pour sa part observé :

« Dans sa rédaction actuelle, l'article 67bis de la loi du 16 mars 1968 établit une présomption de culpabilité de la personne physique, titulaire de la plaque d'immatriculation d'un véhicule lorsque le conducteur de ce véhicule n'a pas pu être identifié lors de la constatation de l'infraction. Cet article précise que 'la présomption de culpabilité peut être renversée par toute voie de droit'.

Dans le considérant B.4. de son arrêt n° 27/2000 du 21 mars 2000, la Cour constitutionnelle a estimé :

‘Lorsqu’il est établi qu’une infraction a été commise au moyen d’un véhicule automoteur, le législateur peut légitimement considérer que cette infraction a normalement pour auteur la personne qui a fait immatriculer le véhicule à son nom. Sans doute cette règle établit-elle une différence de traitement en ce qu’elle déroge au principe selon lequel la charge de la preuve pèse sur la partie poursuivante. Cette dérogation est toutefois justifiée, compte tenu des raisons mentionnées au B.3, par l’impossibilité, dans une matière où les infractions sont innombrables et ne sont souvent apparentes que de manière fugitive, d’établir autrement, avec certitude, l’identité de l’auteur.

Certes, il peut arriver que le véhicule ait été utilisé par une personne autre que celle qui a demandé l’immatriculation, mais dès lors qu’elle permet la preuve contraire ‘par tout moyen de droit’, la règle en cause ne porte pas une atteinte injustifiée à la présomption d’innocence dont l’article 6.2 de la Convention européenne des droits de l’homme est l’expression’¹⁷.

L’article 21 de l’avant-projet examiné vise à remplacer la possibilité ainsi reconnue au titulaire de l’immatriculation de renverser la présomption de culpabilité précitée ‘par toute voie de droit’, en l’obligeant, pour s’exonérer de sa responsabilité, à communiquer l’identité du conducteur incontestable, sauf s’il peut prouver le vol, la fraude ou la force majeure.

Interprété à la lumière de l’exposé des motifs, ce remplacement de l’article 67bis de la loi du 16 mars 1968 pourrait aboutir à retenir la responsabilité pénale du titulaire de l’immatriculation d’un véhicule alors même que ce dernier apporterait des éléments de preuve permettant d’établir qu’il n’était pas le conducteur du véhicule concerné au moment des faits, mais sans parvenir à prouver le vol, la fraude, la force majeure ou l’identité du conducteur au moment des faits.

Une telle limitation de la possibilité de renverser la présomption de culpabilité pesant sur le titulaire de l’immatriculation d’un véhicule ne pourrait être considérée comme conforme au principe de la présomption d’innocence, énoncé notamment par l’article 6, § 2, de la Convention européenne des droits de l’homme¹⁸, et pourrait conduire, dans sa mise en œuvre, à une méconnaissance du principe fondamental de la personnalité des peines¹⁹ tel qu’il se déduit, notamment, de cette disposition conventionnelle²⁰.

¹⁷ Note de bas de page n° 4 de l’avis cité. : Dans le même sens, voir Cour eur. D.H., arrêt *Krumpholz c. Autriche*, 18 mars 2010, § 37.

¹⁸ Note de bas de page n° 5 de l’avis cité : En ce sens, voir aussi C.C., n° 16/2017, 9 février 2017, considérants B.10 à B.12.2.

¹⁹ Note de bas de page n° 6 de l’avis cité : Sur ce principe, voir C.C., n° 65/2014, 3 avril 2014, considérant B.7.2 : « Le principe fondamental de la personnalité des peines requiert qu’une peine ne soit imposée qu’à celui qui a commis l’infraction ou y a participé [...] Ce principe est enfreint lorsqu’une sanction pénale est infligée à un tiers qui ne peut pas être rendu responsable de l’infraction. Le principe de la personnalité des peines s’applique également aux peines accessoires ».

²⁰ Note de bas de page n° 7 de l’avis cité : Voir Cour eur. D.H., arrêt *A.P., M.P. et TP c. Suisse*, 29 août 1997, § 48.

Il serait certes possible au législateur d'étendre aux personnes physiques l'obligation imposée aux personnes morales par l'article 67ter de la loi du 16 mars 1968 de communiquer l'identité du conducteur du véhicule concerné au moment où une infraction a été constatée et ce, conformément aux principes dégagés par la Cour européenne des droits de l'homme²¹. Le non-respect de cette obligation devrait toutefois être considéré comme une infraction distincte de celle commise avec un véhicule dont le conducteur n'a pas été identifié au moment des faits »²².

Ces observations valent, *mutatis mutandis*, pour l'infliction d'amendes administratives devant être qualifiées de « pénales » au sens de l'article 6.2 de la Convention européenne des droits de l'homme.

L'article 37 de l'avant-projet doit être revu afin de ne pas porter d'atteinte disproportionnée au principe de la présomption d'innocence²³.

Il en va de même pour son article 38, qui établit un régime similaire pour les infractions commises au moyen de véhicules immatriculés au nom d'une personne morale.

Article 39

Il y a lieu de remplacer les mots « aux articles 14 » par les mots « à l'article 14 ».

Article 42

1. À l'alinéa 2, 1°, il convient de remplacer les mots : « conformément à l'article 15, § 2 » par les mots : « conformément à l'article 15, § 3, alinéas 2 et 3 ».
2. Sous réserve des observations n^{os} 3 et 4 formulées sous l'article 28, l'hypothèse de la saisine du tribunal de la jeunesse doit également être prévue.

²¹ Note de bas de page n° 8 de l'avis cité : Voir notamment Cour eur. D.H., arrêt *O'Halloran et Francis c. Royaume-Uni*, 29 juin 2007, §§ 57 à 62, Cour eur. D.H., arrêt *Lückhof et Spanner c. Autriche*, 10 janvier 2008, et Cour eur. D.H., arrêt *Krumpholz c. Autriche*, 18 juin 2010, § 36.

²² Doc. parl., Chambre, 2017-2018, n° 2868/1, pp. 52-57, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62292.pdf>.

²³ À cet égard, le régime de présomption de culpabilité renforcée prévu par l'article 37, § 1^{er}, de l'avant-projet fait bien l'objet, dans l'exposé des motifs, d'une justification fondée sur la décision d'inadmissibilité n° 66273/01 (*Falk c. Pays-Bas*), rendue le 19 octobre 2004 par la Cour européenne des droits de l'homme. Outre le fait que cette décision est antérieure aux arrêts *O'Halloran et Francis c. Royaume-Uni*, *Lückhof et Spanner c. Autriche* et *Krumpholz c. Autriche* précités, il doit être relevé qu'elle concernait un régime de sanction administrative dans lequel le montant maximum de l'amende était de 340,34 euros. Le système mis en place par l'article 37, § 1^{er}, de l'avant-projet concerne des amendes d'un montant huit fois supérieur.

Article 45

L'article 45 de l'avant-projet prévoit que le Gouvernement peut octroyer des subventions pour des projets améliorant la sécurité routière sur les voies publiques, en ce compris par des activités d'éducation et de sensibilisation.

Une telle habilitation est excessive. C'est en effet au législateur décentralisé lui-même qu'il appartient, notamment en vue de préserver l'égalité de traitement, de régler les aspects essentiels d'un tel régime organique de subventions, et qu'il revient par conséquent d'identifier avec plus de précision l'objet et les activités ou faits pour lesquels les subventions sont octroyées, leur nature économique, les règles essentielles qui en déterminent le montant et les conditions d'octroi, ainsi que les règles objectives en fonction desquelles les bénéficiaires seront sélectionnés.

En outre, si la Commission européenne n'est pas informée en temps utile pour présenter ses observations, au sujet du régime organique de subventions que la disposition en projet tend à instituer, il y aurait lieu d'expliquer dans le commentaire de l'article quelles raisons justifieraient qu'il ne fasse pas l'objet de l'information préalable prévue par l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ²⁴.

Article 46

Le commentaire de l'article 46 en présente l'objet dans les termes suivants :

« L'article prévoit, dans le cadre de la détermination de la politique d'action administrative, une concertation entre les conseillers de poursuite 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 d'instance administrative se réunissent, au moins une fois l'an avec les présidents des Juges de Paix et de police ».

La question de la coordination de la politique criminelle portant sur les matières relevant de la compétence des régions doit être réglée conformément à l'article 11bis de la LSRI, inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014, et dont les alinéas 2 et 3 disposent :

« Dans les matières qui relèvent de leurs compétences, les gouvernements de communauté et de région, chacun en ce qui le concerne, participent à l'élaboration des directives contraignantes de politique criminelle, y compris en matière de politique de

²⁴ Voir dans le même sens l'avis n° 48.296/4 donné le 14 juin 2010 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 22 juillet 2010 'portant des mesures diverses en matière de bonne gouvernance, de simplification administrative, d'énergie, de logement, de fiscalité, d'emploi, de politique aéroportuaire, d'économie, d'environnement, d'aménagement du territoire, de pouvoirs locaux, d'agriculture et de travaux publics', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/48296.pdf>.

recherche et de poursuite, ainsi qu'à celle de la note-cadre Sécurité intégrale et du Plan national de Sécurité.

Les communautés et régions participent, pour ce qui concerne les matières qui relèvent de leurs compétences, aux réunions du Collège des procureurs généraux, en ce compris pour l'établissement des priorités des directives de politique criminelle en général ».

Les modalités de cette participation des gouvernements de communautés et de région sont réglées par l'accord de coopération du 7 janvier 2014 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions 'relatif à la politique criminelle et à la politique de sécurité', conclu en exécution de l'article 92*bis*, § 4*decies*, de la LSRI ²⁵.

Compte tenu de ce qui précède, sauf à pouvoir être revu de manière à s'inscrire dans le cadre de coopération ainsi défini ou à revoir l'accord de coopération du 7 janvier 2014 pour y intégrer les hypothèses envisagées par l'avant-projet, la présence des autorités et magistrats fédéraux visés à l'article 46 de l'avant-projet ne peut être considérée que comme ayant un caractère facultatif.

L'article 46 de l'avant-projet sera réexaminé à la lumière de cette observation.

Article 52

L'article 52 de l'avant-projet est dépourvu d'utilité, le texte qu'il vise à insérer étant identique à celui de l'actuel point 39/1° de 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'.

Si l'auteur de l'avant-projet entend toutefois maintenir son intention d'exprimer ici la compétence de la Région en la matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique (article 6, § 1^{er}, XII, 3°, de la LSRI), il convient, à tout le moins :

– de modifier l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005, par arrêté du Gouvernement plutôt que par décret, afin d'éviter toute confusion entre ces deux types de normes, ce qui serait susceptible de poser problème en cas de modification future de la réglementation en la matière ;

– d'y prévoir le remplacement du point 39/1° plutôt que son insertion.

²⁵ Pour ce qui concerne la Région wallonne, voir le décret du 24 avril 2014 'portant assentiment à l'accord de coopération du 7 janvier 2014 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions relatif à la politique criminelle et à la politique de sécurité'.

Article 54

Dans le membre de phrase liminaire de l'article 54 de l'avant-projet, il convient d'ajouter que l'article 42 du Code judiciaire a également été modifié par la loi du 23 mars 1999.

Article 55

Sous réserve des observations n^{os} 3 et 4 formulées sous l'article 28, la disposition que l'article 55 de l'avant-projet vise à insérer dans l'article 569 du Code judiciaire trouverait mieux sa place à l'article 36 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'.

Article 57

À l'article 57 de l'avant-projet, habilitant le Gouvernement à fixer sa date d'entrée en vigueur, l'exception prévue semble concerner l'article 51, § 1^{er}, et non l'article 52, § 1^{er}.

OBSERVATIONS FINALES

1. Afin d'organiser la transition entre les systèmes de sanctions pénales et administratives existants et le nouveau régime de traitement administratif des infractions mis en place par l'avant-projet, il conviendrait de préciser ses modalités d'entrée en vigueur.

À cet égard, l'auteur de l'avant-projet pourrait s'inspirer notamment de la disposition transitoire prévue à l'article 51 de la loi du 24 juin 2013 'relative aux sanctions administratives communales', lequel dispose :

« Art. 51. Les procédures en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de l'introduction de la procédure.

La présente loi ne s'applique qu'aux infractions commises après son entrée en vigueur ».

À cet égard, il doit également être rappelé que la Cour de cassation a considéré que le principe général du droit de l'application de la loi pénale nouvelle plus douce s'applique également aux sanctions administratives ²⁶.

²⁶ Cass., 14 mars 2005, n° S.03.0061.

2. Le tableau de transposition joint à l'avant-projet doit être complété par un tableau de transposition inverse. Il doit également être complété pour ce qui concerne la transposition partielle de la directive (UE) 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' ²⁷.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Charles-Henri VAN HOVE

Jacques JAUMOTTE

²⁷ Cette directive modificative insère notamment dans la directive 96/53/CE précitée, un article 10^{septies} que l'article 40 de l'avant-projet vise à transposer, en reprenant le prescrit de l'actuel article 9, § 10, alinéa 2, du décret du 19 mars 2009 précité, inséré par le décret modificatif du 24 novembre 2016.