



# CONSEIL D'ÉTAT

## section de législation

avis 79.090/4  
du 15 avril 2026

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne 'modifiant  
le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement  
de systèmes de transport intelligents dans le domaine  
du transport routier et d'interfaces avec d'autres  
modes de transport'

Le 20 mars 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de décret 'modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 15 avril 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Philippe DE BRUYCKER, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 avril 2026.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique <sup>‡</sup> ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

### FORMALITÉS PRÉALABLES

L'article 8 en projet (article 9 de l'avant-projet) règle le traitement des données à caractère personnel liées aux systèmes de transport intelligents (en abrégé : « STI »).

Interrogé sur ce point, le délégué a confirmé que l'avis de l'Autorité de protection des données a bien été sollicité, mais n'a pas encore été obtenu.

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer du bon accomplissement de cette formalité.

Si l'accomplissement de cette formalité devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Dans l'avis 51.384/VR/3 <sup>1</sup>, la section de législation a formulé l'observation suivante :

(Traduction libre)

« La transposition de la directive relève aussi bien de la compétence des régions, essentiellement en vertu de leur compétence en matière '[de] routes et leurs dépendances' (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles') que de l'autorité fédérale, en vertu de sa compétence en matière d'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport' (article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980). Cette constatation vaut certainement lorsque le champ d'action des domaines prioritaires (article 2 de la directive) et des actions prioritaires (article 3 de la directive) est analysé à la lumière de l'annexe I de la directive qui définit plus précisément ces domaines prioritaires et les spécifications relatives à ces actions prioritaires.

<sup>‡</sup> S'agissant d'un avant-projet de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

<sup>1</sup> Avis 51.384/VR/3 donné le 12 juin 2012 sur un avant-projet devenu le décret de l'Autorité flamande du 29 mars 2013 'betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen', *Doc. Parl.*, VI. Parl, 2012-2013, n° 1869/1, pp. 23-28.

L'avant-projet de décret soumis pour avis ne fait que délimiter le cadre général pour la transposition de la directive, en empruntant certaines de ses dispositions. Par conséquent, ce n'est essentiellement que dans le cadre de la mise en œuvre du décret envisagé, qui doit être interprété selon le critère de compétence, que l'on pourra vérifier si les règles répartitrices de compétences ont été respectées.

Vu l'interaction qui existe entre un certain nombre de mesures qui devront être prises en vue de la transposition de la directive et la nécessité de la continuité des services STI et d'une instauration coordonnée et cohérente de ceux-ci, les mesures que l'autorité fédérale et les régions devront adopter devront être mises en place conjointement. Du reste, l'exposé des motifs souligne la complémentarité des compétences fédérales et régionales en la matière. Afin de réaliser l'harmonisation de la politique et la coordination nécessaires, la conclusion d'un accord de coopération, en application de l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980, constitue à cet égard le moyen le plus approprié. Au demeurant, on peut envisager de fixer également dans un accord de coopération le cadre général pour la transposition de la directive.

Si les mesures d'exécution précitées devaient, en outre, donner lieu au développement de réseaux de télécommunication et de télécontrôle qui dépassent les limites d'une région, un accord de coopération (obligatoire) devra être conclu à ce sujet entre l'autorité fédérale et les régions sur la base de l'article 92*bis*, § 3, a), de la loi spéciale du 8 août 1980. Enfin, en cas de règlement de matières concernant les 'tronçons de routes qui dépassent les limites de la région', un accord de coopération (obligatoire) devra également être conclu conjointement entre les régions sur la base de l'article 92*bis*, § 2, b), de la loi spéciale ».

Cette observation, formulée lors de la transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 'concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'<sup>2</sup>, vaut également pour l'avant-projet de décret examiné, dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 'modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Cette observation a été réitérée dans l'avis 51.533/4 donné le 9 juillet 2012 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 18 avril 2013 'relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', *Doc. parl.*, Parl. w., 2012-2013, n° 758/1, pp. 7-10, et dans l'avis 52.783/4 donné le 4 mars 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 août 2013 'portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière', *Doc. parl.*, Chambre, 2012-2013, n° 2943/001, pp. 25-31.

<sup>3</sup> Cette observation a également été réitérée dans l'avis 77.838/4 donné le 14 juillet 2025 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 janvier 2026 'relative au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', et dans l'avis 78.512/4 donné le 17 décembre 2025 sur un avant-projet de loi « modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ».

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### Article 4

1. Le point e) vise à remplacer l'article 3, 15°, du décret du 18 avril 2013 'relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', afin d'y définir le terme « norme ».

L'énumération des définitions figurant à l'article 3 du décret du 18 avril 2013 ne comporte toutefois pas encore de 15°.

L'article 3, 15°, en projet, sera dès lors inséré, et non remplacé, par le point e) de l'avant-projet examiné, lequel pourra être fusionné avec l'article 4, f), qui vise à insérer des points 16° à 26° dans la même énumération.

2. Le 15° en projet sera également complété par la mention de l'intitulé complet du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 'relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil'.

3. Au 22° en projet, les mots « de la présente directive » seront remplacés par les mots « du présent décret ».

4. La section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle la transposition de la définition des termes « service numérique de mobilité multimodale »<sup>4</sup> est scindée entre l'article 3, 21°, en projet et le nouvel alinéa 2 que l'article 4, g), de l'avant-projet vise à insérer.

5. La même observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 6, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, 4°, 8°, 10° et 13°, en projet et pour les précisions apportées dans les alinéas 2 à 6 de cette disposition (article 7 de l'avant-projet).

6. Le 25° sera complété par la date de l'accord de coopération qui y est mentionné.

### Article 5

Dans la phrase introductive de l'article 4 en projet, le mot « actions » sera omis.

---

<sup>4</sup> Voir l'article 4, point 24), de la directive 2010/40/UE, inséré par l'article 1<sup>er</sup>, point 3), point e), de la directive (UE) 2023/2661.

### Article 9

À l'article 8, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, en projet, les mots « au sens des articles 4, 7<sup>o</sup>, 4 et 26 du règlement (UE) 2016/679 » seront remplacés par les mots « au sens des articles 4, 7<sup>o</sup>, et 26 du règlement (UE) 2016/679 ».

### Article 10

L'article 10 vise à compléter le décret du 18 avril 2013 par un article 9 rédigé comme suit :

« Le Gouvernement peut conclure un accord de coopération STI avec les deux autres Régions et l'État fédéral pour compléter la transposition de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010, telle que modifiée par la directive 2023/2661/CE et toute modification ultérieure. Cet accord a comme objectif la transposition en droit interne des précisions quant aux notions des domaines prioritaires et actions prioritaires, la mise en place d'un Comité de pilotage STI, du fonctionnement du NAP ou l'obligation de coopération visée à l'article 6, § 3 ».

Dans son avis 61.706/1/V <sup>5</sup>, la section de législation a formulé les observations suivantes à propos d'une disposition habilitant le Gouvernement de la Communauté germanophone à conclure des accords de coopération :

(Traduction libre)

« 4.3.1. L'article 10, § 4, alinéa 3, du projet habilite le Gouvernement de la Communauté germanophone à conclure des accords de coopération afin de mettre en œuvre la possibilité de suivre un cours d'intégration dans une langue nationale autre que l'allemand. [...].

4.3.2. Cette habilitation est superflue. En effet, l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 dispose que les communautés peuvent conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun, que ces accords de coopération sont négociés et conclus par 'l'autorité compétente'. En l'occurrence, l'autorité compétente est le Gouvernement de la Communauté germanophone.

La disposition en projet ne peut pas non plus avoir pour effet d'habiliter le Gouvernement à conclure un accord de coopération sans que celui-ci soit ensuite soumis à l'assentiment du Parlement de la Communauté germanophone. Il ne peut en effet être porté atteinte à l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 qui dispose que les accords de coopération qui portent sur les matières réglées par décret, ainsi que les accords qui pourraient grever la communauté ou lier des Belges individuellement, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment par décret ».

---

<sup>5</sup> Avis 61.706/1/V donné le 28 juillet 2017 sur un avant-projet devenu le décret de la Communauté germanophone du 11 décembre 2017 'relatif à l'intégration et au vivre ensemble dans la diversité', *Doc. parl.*, Parl. D. Gem, 2017-2018, n° 198/1, pp. 45-54.

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 10, lequel sera omis <sup>6</sup>.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

---

<sup>6</sup> Une observation similaire a été formulée dans l'avis 77.838/4.