

Projet de décret du modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

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

Chapitre 1^{er}. Modifications du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

Article 1^{er}. Dans le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, modifié en dernier lieu par le décret du 18 décembre 2024, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° les mots « ayant les transports » sont chaque fois remplacés par les mots « qui a la Mobilité » ;
- 2° le mot et l'abréviation « la SRWT » sont chaque fois remplacés par le mot et l'abréviation « l'OTW ».

Art. 2. Dans le chapitre 1^{er} du même décret, l'intitulé de la section I est remplacé par ce qui suit :
« Section I. Création et missions ».

Art. 3. L'article 1^{er} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 6 avril 2023, est remplacé par ce qui suit :

« Article 1^{er}. §1^{er}. Il est créé un Opérateur de Transport de Wallonie, en abrégé l'OTW, dont le siège social est établi à Namur.

L'OTW est une personne morale de droit public dont les statuts sont conformes au présent décret et pour le surplus, pour autant qu'il n'y soit pas dérogé, au Code des sociétés et des associations, en particulier aux dispositions relatives aux sociétés anonymes.

Les actes et engagements de la société sont réputés commerciaux.

§2. Le capital social de l'OTW est représenté par des actions de catégories A et B.

Les actions de catégorie A confèrent tous les droits. Chaque commune wallonne détient une action de catégorie B qui lui a été attribuée en échange de ses participations dans le capital des anciennes

sociétés d'exploitation. Les titulaires d'actions de catégorie B peuvent participer à l'assemblée générale avec voix consultative. ».

Art. 4. L'article 1^{er} bis du même décret, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1^{er} bis. Pour l'application du présent décret, l'on entend par :

1° le Règlement européen n°1370/2007 : le Règlement n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les Règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil ;

2° les services réguliers : les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;

3° les services réguliers spécialisés : les services réguliers qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;

4° les anciennes sociétés d'exploitation : les sociétés d'exploitation territoriales existant avant leur absorption par l'Opérateur de transport de Wallonie, intervenue avec effet au 1^{er} janvier 2019 ;

5° l'obligation de service public : l'exigence définie par le Gouvernement en vue de garantir des services d'intérêt général de transport de personnes et activités connexes ;

6° la responsabilité sociétale : l'intégration par l'OTW de préoccupations sociales et environnementales à son activité commerciale et ses relations avec les parties prenantes dans une optique de développement durable ;

7° l'autorité organisatrice de transport : le service de l'administration qui est désigné par le Gouvernement et dont les missions sont décrites à l'article 19 ;

8° le schéma de développement du territoire : tel que visé à l'annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 avril 2024 adoptant définitivement le schéma de développement du territoire et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999 adoptant définitivement le schéma de développement de l'espace régional.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, les services visés sont qualifiés de spécialisés quel que soit l'organisateur des transports.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 4°, les sociétés visées sont les suivantes :

1° le TEC Brabant wallon ;

2° le TEC Charleroi ;

3° le TEC Hainaut ;

4° le TEC Liège-Verviers ;

5° le TEC Namur-Luxembourg.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 5°, ces services sont ceux qu'un opérateur n'assumerait pas, ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions, sans contrepartie. L'appréciation de cette obligation s'effectue au regard de l'intérêt commercial propre de l'opérateur. ».

Art. 5. Dans le même décret, il est inséré un article 1^{er} ter, rédigé comme suit :

« Art. 1^{er} ter. Le Gouvernement est l'autorité locale compétente au sens du Règlement européen n°1370/2007.

L'OTW est un opérateur interne au sens de ce même règlement n°1370/2007.

Dans ce cadre et dans les limites fixées par le présent décret, le Gouvernement peut octroyer à l'OTW un droit exclusif dont il détermine le contenu et une compensation dont il fixe le mode de calcul. Ce droit exclusif et cette compensation sont contenus dans un contrat de service public conformément au chapitre III. ».

Art. 6. L'article 2 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. L'OTW a pour objet l'étude, la promotion, l'établissement et l'exploitation des services de transport public des personnes.

L'OTW a pour mission :

1° d'établir un plan de transport à l'échelle du territoire de la Région wallonne, de le mettre en œuvre et de concerter régulièrement les parties prenantes locales dans le cadre de l'évolution de ses services ;

2° de définir la politique commerciale applicable aux transports publics de personnes et de définir les structures tarifaires ;

3° d'assurer la promotion de ses services et l'information de la clientèle, y compris de la clientèle potentielle ;

4° d'acquérir tout moyen nécessaire à la réalisation de ses missions, en ce compris :

a) les installations ;

b) le matériel roulant ;

c) l'équipement ;

d) l'outillage ;

5° de recruter le personnel et d'en assurer la gestion ;

6° d'acquérir, d'aliéner ou de louer tous biens mobiliers et immobiliers nécessaires pour l'accomplissement de ses missions ;

7° de vendre ou de céder des biens immobiliers ;

8° d'examiner les projets de services réguliers spécialisés ;

9° de transmettre à l'autorité organisatrice du transport ses besoins en nouvelles infrastructures de transport public ;

10° de définir et réaliser le programme pluriannuel d'investissements en matière d'infrastructure de transports publics et pour lesquels l'OTW bénéficie de subventions selon les modalités arrêtées par le Gouvernement, les biens ainsi subventionnés étant, de plein droit et sans indemnité, transférés à la Région wallonne en cas de dissolution de l'OTW ;

11° d'assurer, pour ce qui le concerne, les relations avec la S.N.C.B. ou tout autre organisme régional, national ou international de transports publics, en vue de concrétiser les objectifs d'intermodalité fixés ;

12° d'exécuter toute mission d'intérêt général que lui confie le Gouvernement ;

13° d'assurer la gestion des infrastructures de gare bus, de métro léger et de tramway.

Ces missions sont encadrées par les obligations de service public qui sont précisées dans le contrat de service public approuvé par le Gouvernement. L'OTW exerce ses missions dans une logique d'efficacité économique, de maîtrise des coûts et de soutenabilité budgétaire. ».

Art. 7. Dans le même décret, il est inséré un article 2bis, rédigé comme suit :

« Art. 2bis. L'OTW peut appliquer, dans le cadre de la fixation de ses tarifs, des régimes de réduction et de gratuité.

Ces régimes sont encadrés comme suit :

1° les catégories d'usagers pouvant bénéficier d'une réduction généralisée sont les suivantes :

- a) les personnes en situation de précarité ;
- b) les jeunes ou les étudiants ;
- c) les familles nombreuses ;

2° les catégories pouvant bénéficier d'un tarif préférentiel sous conditions sont :

- a) les groupes de mouvement de jeunesse ;
- b) les personnes âgées ;

3° les catégories d'usagers bénéficiant de la gratuité sont exclusivement :

- a) les enfants de moins de douze ans ;
- b) les anciens combattants, les victimes de guerre ou leurs ayants droit ;
- c) les personnes malvoyantes ou non voyantes disposant de la carte nationale de réduction pour les transports en commun ;
- d) les accompagnateurs des personnes en situation de handicap disposant de la carte nationale "accompagnateur gratuit".
- e) les travailleurs des opérateurs de transport public régionaux ainsi que les membres composant leur ménage.

Le contrat de service public, ou à défaut l'OTW, précise les catégories d'usagers, les modalités et les conditions visés à l'alinéa 1^{er}.

L'OTW applique une indexation annuelle des tarifs sur base du dernier indice des prix à la consommation publié par le Service Public Fédéral Économie. ».

Art. 8. Dans l'article 5bis, § 4, du même décret, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, le mot « TEC » est remplacé par le mot et l'abréviation « l'OTW ».

Art. 9. Dans l'article 5ter, du même décret, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le mot « wallon » est abrogé ;
- 2° au paragraphe 3, le mot « wallon » est abrogé.

Art. 10. Dans l'article 5quinquies, §4, 4° du même décret, inséré par le décret du 29 mars 2018, les mots « des Transports » sont remplacés par les mots « de la Mobilité ».

Art. 11. Dans le chapitre I du même décret, les sous-sections 5 et 6, contenant les articles 5septies et 5octies, insérées par le décret du 29 mars 2018, sont abrogées.

Art. 12. Dans l'article 7 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 6 avril 2023, les mots « le Code des sociétés et des associations » sont remplacés par les mots « les dispositions générales du Code des sociétés et des associations et par les dispositions de ce Code applicables aux sociétés anonymes ».

Art. 13. Dans le chapitre I du même décret, la section 2/1, contenant l'article 9ter, insérée par le décret du 29 mars 2018, est abrogée.

Art. 14. A l'article 10 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, le mot « soumise » est remplacé par le mot « soumis » ;

2° le paragraphe 6 est remplacé par ce qui suit :

« §6. Les Commissaires sont invités au dialogue constructif et périodique avec l'OTW. ».

Art. 15. Dans l'article 11 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 6 avril 2023, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le contrôle de la situation financière, des comptes généraux et de la régularité, au regard de la réglementation et des statuts, des opérations à constater dans les comptes généraux, est confié à un collège de commissaires aux comptes composé d'un commissaire-réviseur que le Gouvernement désigne parmi les membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises, et d'un représentant de la Cour des Comptes. ».

Art. 16. L'article 13 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

« §2. Les provinces et les communes desservies ne peuvent pas assujettir l'OTW à des taxes et des redevances du chef des concessions et des autorisations qui lui sont octroyées. ».

Art. 17. A l'article 15 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « à la loi du 17 juillet 1975 sur la comptabilité des entreprises » sont remplacés par les mots « au Code de droit économique et à ses arrêtés d'exécution » ;

2° à l'alinéa 2, les mots « 30 avril » sont remplacés par les mots « 31 mai ».

Art. 18. L'intitulé du chapitre II du même décret est remplacé par ce qui suit : « Chapitre II. Des anciennes sociétés ».

Art. 19. Dans le chapitre II du même décret, l'article 18, abrogé par le décret du 29 mars 2018, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 18. L'OTW succède aux droits et aux obligations de la Société Régionale Wallonne du Transport et des anciennes sociétés d'exploitation qu'il a absorbées avec effet au 1^{er} janvier 2019. ».

Art. 20. Dans le chapitre II du même décret, les articles suivants sont abrogés :

1° L'article 29, modifié par le décret du 29 mars 2018 ;

2° L'article 31, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018.

Art. 21. Dans le même décret, il est inséré un nouveau chapitre IIbis intitulé « Chapitre IIbis. De l'autorité organisatrice de transport ».

Art. 22. Dans le chapitre IIbis, inséré par l'article 21, il est inséré un article 31/1, rédigé comme suit :

« Art. 31/1. L'autorité organisatrice de transport :

1° propose au Gouvernement, en concertation avec les acteurs de la mobilité, en particulier l'OTW, la méthodologie de définition des liaisons structurantes de transport public régional et de mobipôles, en cohérence avec le schéma de Développement du Territoire dans le cadre de la politique multimodale d'accessibilité au territoire de la Région ;

2° rend un avis non contraignant à l'OTW sur les changements de réseau de l'opérateur répondant à la définition de liaisons structurantes de transport public ;

3° conseille le Gouvernement dans l'élaboration du contrat de service public, assure le suivi et le contrôle de l'exécution du contrat de service public via un dialogue constructif et périodique avec l'opérateur et en fait rapport au Gouvernement ;

4° établit et publie, pour la Région wallonne, le rapport global annuel conformément à l'article 7, §1, du Règlement européen n°1370/2007 ;

5° en matière d'infrastructures de transport public :

a) organise et facilite la collaboration entre les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW sur les voiries desservies par l'OTW, afin d' :

(1) augmenter la vitesse commerciale des transports publics ;

(2) assurer l'aboutissement des projets structurants décidés par le Gouvernement ;

(3) améliorer la sécurité des usagers des transports publics ;

b) formule au Gouvernement un avis préalable sur les projets structurants. ».

Art. 23. L'article 32, du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2012, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 32. Le Gouvernement et l'OTW concluent des contrats de service public d'une durée de cinq ans. A l'échéance des cinq années, le Gouvernement peut arrêter des règles générales provisoires tel que prévu à l'article 8, §3, du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information et ce, pour une durée maximale de dix ans prévue à l'article 4.3 du Règlement européen n°1370/2007. À défaut de signature d'un nouveau contrat au terme des cinq années prévues ou d'une décision du Gouvernement, le contrat est automatiquement prolongé pour une durée d'un an maximum et pour deux fois. ».

Art. 24. A l'article 33 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

(1) les mots « n°1370/2007 » sont insérés entre les mots « règlement européen » et les mots « le contrat » ;

(2) la phrase liminaire est complétée par les mots « au minimum » ;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° les obligations de service public, en ce compris la responsabilité sociétale, et les missions déléguées à l'OTW ; » ;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° la délégation relative aux modalités visées à l'article 2bis ; » ;

d) au 4°, le mot « accordés » est inséré entre le mot « exclusifs » et les mots « et les paramètres » ;

e) le 6° est complété par les mots « liées à la vente des titres de transport entre l'OTW et le Gouvernement ; » ;

f) le 7° est remplacé par ce qui suit : « 7° les engagements des parties et les mécanismes d'ajustements en cas de non-respect de ceux-ci ; » ;

g) au 11°, les modifications suivantes sont apportées :

(1) les mots « , par bassin de mobilité, » sont abrogés ;

(2) les mots « des lignes essentielles » sont remplacés par les mots « du service » ;

h) le paragraphe est complété par les 13° à 16° rédigés comme suit :

« 13° les objectifs pour contribuer aux orientations stratégiques régionales en matière de mobilité en application du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ;

14° les modalités de transmission de données entre l'OTW et l'autorité organisatrice de transport ;

15° les modalités relatives au plan de transport, visé à l'article 2, alinéa 2, 1° ;

16° les objectifs d'intermodalité, visés à l'article 2, alinéa 2, 11°. » ;

2° dans le paragraphe 2, les mots « à l'article 1184 du Code civil » sont remplacés par les mots « aux dispositions du Livre 5 du Code civil relatives à la résolution du contrat pour inexécution ».

Art. 25. L'article 33ter du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 33ter. Le contrat de service public précise dans quelle mesure et pour quels services la sous-traitance peut être envisagée. La mise en concurrence, après consultation du secteur professionnel concerné, le suivi et le contrôle des services sous-traités, ainsi que la définition d'une procédure et d'un cahier des charges harmonisés, sont assurés par l'OTW. Le cahier des charges est rédigé dans le respect de la réglementation sur les marchés publics en vigueur, après consultation du secteur professionnel concerné. ».

Art. 26. Le chapitre IV du même décret, contenant les articles 34 à 36, est abrogé.

Art. 27. Dans le chapitre IVbis du même décret, il est inséré une section I^{re}, intitulée « Section I^{re}. En ce qui concerne tous les services réguliers et réguliers spécialisés, à l'exception de ceux organisés par l'OTW », contenant les articles 36bis, 36ter et 36quater.

Art. 28. Au chapitre IVbis, dans la section I^{re}, du même décret, l'article 36bis, alinéa 1^{er}, inséré par le décret du 6 décembre 2007, les mots «, en ce qui concerne tous les services réguliers et réguliers spécialisés, à l'exception de ceux organisés par l'OTW » sont insérés entre le mot « autocar » et le «. ».

Art. 29. Dans le même décret, l'article 36ter, modifié par le décret du 6 décembre 2007, et l'article 36quater, inséré par le décret du 6 décembre 2007, sont abrogés.

Art. 30. Le chapitre IVbis est complété par une section II, intitulée « Section II. En ce qui concerne les services réguliers et réguliers spécialisés de transport de personnes organisés par l'OTW ».

Art. 31. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/1 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/1. Le Gouvernement peut ériger en infractions administratives les comportements qui sont de nature à entraver le bon fonctionnement du service de transport public organisé par l'OTW, ou à porter préjudice aux usagers du réseau de service de transport public organisé par l'OTW, à leur auteur, à l'OTW ou aux sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article 33ter, y compris lorsqu'un véhicule est impliqué. ».

Art. 32. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/2 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/2. §1^{er}. Le Gouvernement peut établir des amendes administratives contre les infractions visées à l'article 36quater/1. L'amende administrative s'élève au maximum à 500 euros. Au 1^{er} janvier de chaque année, ce montant de 500 euros est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation, selon les modalités prévues par le Gouvernement. Les mineurs qui commettent une infraction visée à l'article 36quater/1 et ayant atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits, peuvent être sanctionnés par une amende administrative dont le maximum ne peut dépasser 175 euros.

§2. Le Gouvernement peut prévoir, en lieu et place de l'amende administrative, une ou plusieurs des mesures alternatives suivantes :

1° la prestation citoyenne, applicable aux contrevenants majeurs ou mineurs, consistant en l'exécution, par le contrevenant, d'une prestation d'intérêt général au bénéfice de la collectivité ;

2° la médiation locale, applicable aux contrevenants mineurs et dans les cas déterminés par le Gouvernement, consistant en une mesure visant, avec l'intervention d'un médiateur, à permettre au contrevenant de réparer ou d'indemniser le dommage causé ou de contribuer à l'apaisement du conflit. ».

Art. 33. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/3 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/3. §1^{er}. Le Gouvernement peut, à titre de sanction accessoire à l'amende administrative, prévoir :

- 1° le retrait, temporaire ou définitif, d'un titre de transport ;
- 2° le refus de délivrer un nouveau titre de transport ;
- 3° la suspension temporaire de l'accès au service de transport à la demande organisé par l'OTW.

La durée cumulée des mesures visées à l'alinéa 1er ne peut excéder trois ans.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le contrevenant conserve la possibilité de circuler sur le réseau de l'OTW au moyen d'un titre de transport sur support non rechargeable.

§2. Sans préjudice des peines prévues par la loi, le juge peut, lors du prononcé de la condamnation, interdire l'accès à l'ensemble ou à une partie des exploitations de l'OTW, pour une durée comprise entre quinze jours et un an, à toute personne déclarée coupable :

- 1° d'une infraction visée aux articles 398 à 401 et 442bis du Code pénal ;
- 2° d'une infraction visée à l'article 3 de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public.

L'alinéa 1^{er} ne s'applique que lorsque l'infraction a été commise à l'encontre :

- 1° d'un membre du personnel de l'OTW, ou ;
- 2° d'un membre du personnel des sociétés chargées de l'exploitation des services réguliers ou des services réguliers spécialisés en vertu de l'article 33ter.

L'interdiction visée à l'alinéa 1^{er} peut également être ordonnée par le juge à l'encontre de l'auteur d'infractions visées à l'article 36quater/1, à partir de la commission de la troisième infraction commise au cours d'une période de vingt-quatre mois.

En cas de récidive, la durée maximale de l'interdiction d'accès visée à l'alinéa 1^{er} est portée à deux ans. ».

Art. 34. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/4 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/4. §1^{er}. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui constatent les infractions visées à l'article 36quater/1, en tant qu'agents constatateurs.

A cet effet, et sans préjudice de la compétence reconnue par ou en vertu d'autres dispositions législatives ou réglementaires à d'autres personnes, les membres du personnel désignés ont la qualité d'agent de police judiciaire. Ils prêtent serment devant le Tribunal de première instance de leur résidence.

Dans l'exercice de leurs missions, les agents constatateurs peuvent interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance, à la recherche ou à la constatation des infractions.

Ils peuvent procéder à des contrôles d'identité afin de vérifier le respect des conditions de transport de l'OTW, des dispositions du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, y compris à titre préventif, ou afin d'établir un constat d'infraction. Ils peuvent obtenir, sans déplacement ou recherche, la production de tout document utile à l'accomplissement de leurs missions. Ils peuvent en prendre copie par photographie ou par tout autre procédé technique assurant une reproduction fidèle du document, ou l'emporter contre récépissé.

Lorsque la personne invitée à s'identifier au moyen d'une pièce d'identité valable, entendue comme tout document officiel émanant d'une autorité compétente comprenant une photographie et pouvant établir son identité, refuse de s'y conformer ou communique une identité manifestement douteuse, les agents constatateurs peuvent requérir l'assistance des services de police. Dans ce cas, ils peuvent maintenir la personne sur place jusqu'à leur arrivée. Dans un délai raisonnable, les services de police communiquent aux agents constatateurs, par voie électronique sécurisée ou par tout autre moyen approprié, les données d'identification nécessaires à l'établissement du procès-verbal.

§2. La désignation des membres du personnel de l'OTW visés au paragraphe 1^{er} est attestée par une carte de légitimation justifiant leur mission. Le Gouvernement détermine le modèle de carte de légitimation. ».

Art. 35. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/5 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/5. Les agents constatateurs, ainsi que toute personne liée par un contrat de travail à l'OTW ou aux sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article 33ter, confisquent, dans l'exercice de leurs fonctions, tout titre de transport qui a été falsifié ou contrefait, ou tout titre de transport nominatif qui est utilisé par une personne qui n'en est pas le titulaire. ».

Art. 36. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/6 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/6. §1^{er}. Les infractions sont constatées au moyen de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire par les agents constatateurs.

Les procès-verbaux peuvent être établis par les agents constatateurs sur la base de déclarations faites par toute personne liée par un contrat de travail à l'OTW ou aux sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article 33ter, alors qu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, les procès-verbaux ne font pas foi jusqu'à preuve du contraire.

§2. En fonction de l'organisation interne et des moyens techniques disponibles, les procès-verbaux, ainsi que tous les actes de procédure et documents visés par le présent décret et ses arrêtés d'exécution, peuvent être établis, notifiés et conservés sous forme électronique. Ils ont la même valeur juridique et la même force probante que s'ils avaient été établis sur support papier, pour autant qu'ils aient été conservés de manière à en garantir l'intégrité.

§ 3. Lorsqu'ils sont établis sous forme électronique, ces documents sont revêtus soit d'une signature électronique, soit d'un cachet électronique.

Le Gouvernement détermine le niveau d'exigence de la signature ou du cachet électronique, simple, avancé ou qualifié, au sens du Règlement (UE) n°910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur, en fonction de la nature de l'acte et des nécessités techniques.

À défaut de précision par le Gouvernement, la signature électronique qualifiée est requise pour le procès-verbal et la décision d'infliger une amende administrative. ».

Art. 37. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/7 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/7. Lors de la constatation d'une des infractions visées à l'article 36quater/1, les agents constatateurs visés à l'article 36quater/4 peuvent, moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, percevoir une somme immédiatement, suivant les modalités déterminées par le Gouvernement. Le Gouvernement fixe le montant de cette somme, qui ne peut pas être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, ainsi que les modalités de perception.

En cas de perception immédiate, l'agent constatateur en fait mention au procès-verbal, dont une copie est envoyée au contrevenant.

La perception immédiate éteint la possibilité d'infliger au contrevenant une amende administrative pour le même fait. ».

Art. 38. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/8 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/8. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui peuvent infliger les amendes et les mesures administratives visées à l'article 36quater/2, §2 et à l'article 36quater/3, §1^{er}, en tant qu'agents sanctionneurs.

Les agents sanctionneurs se trouvent dans un service différent et séparé des agents constatateurs, de manière à assurer leur totale indépendance d'action. ».

Art. 39. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/9 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/9. La compétence des agents constatateurs et sanctionneurs s'étend sur l'ensemble du réseau de transport public exploité par l'OTW, y compris aux véhicules affectés au transport public organisé par l'OTW lorsqu'ils circulent en dehors de la Région Wallonne.

Les personnes qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent décret, ont été désignées par le Gouvernement en tant qu'agent constatateur ou sanctionneur au sein d'une des anciennes sociétés d'exploitation bénéficient de la compétence visée à l'alinéa 1^{er}. ».

Art. 40. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/10 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/10. Le contrevenant est informé, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, de la sanction administrative dont il est passible. Le Gouvernement détermine également la procédure applicable pour permettre au contrevenant de faire valoir ses observations par audition, les règles de notification de la décision d'appliquer l'amende et les modalités de paiement, et associe à la procédure chaque titulaire qui a l'autorité parentale sur le mineur. ».

Art. 41. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/11 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/11. §1^{er}. Le contrevenant dispose d'un droit de recours contre la décision d'appliquer l'amende.

Ce recours est introduit, sous peine de forclusion, dans le mois de la réception de la décision d'appliquer l'amende par voie de requête devant le Tribunal de police, selon la procédure civile. Le recours devant le Tribunal de police est un recours de pleine juridiction. Il est suspensif. Le jugement du Tribunal de police n'est pas susceptible d'appel.

§2. Lorsque la décision est prise à l'encontre d'un mineur, le recours est introduit gratuitement par requête écrite auprès du Tribunal de la jeunesse compétent.

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 d'infraction et la réparation du dommage causé par ce fait est d'application.

Le jugement du Tribunal de la jeunesse n'est pas susceptible d'appel.

Le recours devant le tribunal de la jeunesse peut également être introduit par chaque titulaire qui a l'autorité parentale sur le mineur. Ce tribunal reste compétent si le contrevenant est devenu majeur au moment où il se prononce.

Lorsque le tribunal de la jeunesse décide de remplacer la sanction administrative par une mesure de garde, de préservation ou d'éducation visée à 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 d'infraction et la réparation du dommage causé par ce fait, sa décision est susceptible d'appel. Dans ce cas, les procédures prévues par 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 d'infraction et la réparation du dommage causé par ce fait pour les faits qualifiés d'infractions sont d'application. ».

Art. 42. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/12 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/12. La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours visé à l'article 36quater/11 §1^{er}. Le recouvrement de l'amende administrative peut être poursuivi par voie amiable ou par voie d'exécution forcée. L'OTW peut assurer lui-même le recouvrement amiable de l'amende administrative ou confier celui-ci à un tiers mandaté. L'exécution forcée de la décision est régie par les dispositions contenues dans la cinquième partie du Code judiciaire relative à la saisie conservatoire et aux voies d'exécution.

Chaque titulaire qui a l'autorité parentale sur le mineur, est civilement responsable du paiement de l'amende administrative. ».

Art. 43. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/13 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/13. L'existence d'une décision administrative ou judiciaire définitive intervenue en exécution du présent décret éteint l'action publique.

Lors du constat d'un délit, l'agent sanctionnateur envoie le procès-verbal au procureur du Roi compétent et lui notifie, par tout moyen permettant d'en assurer la preuve, son intention d'imposer une amende administrative. Le procureur du Roi dispose d'un délai de deux mois, à compter du jour de l'envoi du procès-verbal, pour informer l'agent sanctionnateur qu'une information ou une instruction a été ouverte ou que des poursuites ont été entamées ou qu'il estime devoir classer le

dossier sans suite. Cette communication éteint la possibilité pour le fonctionnaire sanctionnateur d'imposer une amende administrative.

L'agent sanctionnateur peut uniquement infliger une amende administrative à l'échéance de ce délai, ou avant l'échéance de celui-ci si le procureur du Roi communique au préalable à l'agent sanctionnateur, par tout moyen permettant d'en assurer la preuve, qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction car une amende administrative serait une réponse plus appropriée. ».

Art. 44. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/14 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/14. L'agent sanctionnateur ne peut plus infliger une amende administrative à l'expiration d'un délai de trois mois à compter du constat de l'infraction, ou à compter de l'expiration du délai prévu à l'article 36quater/13, alinéa 2. Ce délai est porté à douze mois lorsqu'intervient une prestation citoyenne ou une médiation.

Les amendes administratives se prescrivent par cinq ans à compter de la date à laquelle elles doivent être payées. La prescription est interrompue selon le mode et aux conditions fixées aux articles 2242 et suivants de l'ancien Code civil. ».

Art. 45. Dans le même décret, au chapitre IVbis, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36quater/15 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36quater/15. L'amende administrative infligée par un agent sanctionnateur est perçue au bénéfice de l'OTW.

L'application d'une amende administrative ne porte pas atteinte au droit de l'OTW de réclamer réparation du préjudice qu'elle aurait subi du fait de l'infraction. ».

Art. 46. Dans le même décret, le chapitre IVter, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012, est renommé « Chapitre IVter. Données à caractère personnel ».

Art. 47. Dans le même décret, l'article 36quinquies, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 36quinquies. §1^{er}. Dans le cadre de l'exercice des missions qui lui sont confiées par le présent décret et par le contrat de service public, l'OTW est autorisé à traiter les données à caractère personnel nécessaires à l'accomplissement de ses missions d'intérêt public.

Ces traitements sont effectués conformément au 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 reposent sur la base juridique visée à l'article 6, paragraphe 1, point e), dudit règlement.

§2. Les traitements visés au paragraphe 1^{er} ont pour finalités la réalisation par l'OTW de ses missions d'intérêt public telles que définies dans le présent décret et dans le contrat de service public conclu entre l'OTW et la Wallonie. Parmi ses missions, on retrouve :

1° la gestion et la délivrance des titres de transport, en ce compris les titres personnalisés ;

2° la gestion de la relation avec la clientèle et l'information des usagers et usagers potentiels, et de la promotion de ses services ;

- 3° la gestion commerciale et tarifaire des services de transport public de personnes ;
- 4° le contrôle du respect des conditions d'accès aux titres de transport et aux réductions tarifaires ;
- 5° la prévention, la détection et la gestion de la fraude ;
- 6° l'exercice des missions de constatation et de contrôle confiées aux agents de l'OTW, en ce compris ce qui est visé au chapitre IVbis, section II;
- 7° l'exécution des obligations découlant du contrat de service public et des missions confiées à l'OTW par le Gouvernement ;
- 8° la gestion administrative, opérationnelle et statistique des services de transport public ;
- 9° la gestion et le recrutement du personnel.

Dans l'ensemble de ces finalités, et toutes celles prévues dans le présent décret, l'OTW agit en qualité de responsable de traitement.

Sans préjudice de sa mission d'intérêt public, l'OTW peut également être amené à agir, en vue d'assurer ses obligations contractuelles à l'égard de ses clients, dans le cadre des finalités suivantes :

- 1° la gestion et la délivrance des titres de transport, en ce compris les titres personnalisés ;
- 2° la gestion de la relation avec la clientèle et l'information des usagers et usagers potentiels ;
- 3° la gestion commerciale et tarifaire des services de transport public de personnes ;
- 4° le contrôle du respect des conditions d'accès aux titres de transport et aux réductions tarifaires ;
- 5° la gestion et le recrutement du personnel.

En ce cas, elle ne traite que les données strictement nécessaires à la réalisation de ses obligations contractuelles ou précontractuelles à l'égard de la personne concernée au regard de la finalité du traitement.

§3. Pour les finalités visées au paragraphe 2, l'OTW peut traiter les catégories de données suivantes :

- 1° les données d'identification des usagers, en ce compris les usagers mineurs ;
- 2° les données relatives à l'utilisation des services de transport et aux titres de transport ;
- 3° les données nécessaires à la vérification des conditions d'octroi d'avantages tarifaires ;
- 4° les données nécessaires à la constatation et au traitement des infractions ou fraudes ;
- 5° les données relatives aux véhicules lorsque celles-ci sont nécessaires à l'exercice des missions de contrôle.

Les catégories pourront, dans la limite de ce qui est strictement nécessaire, être précisées conformément au paragraphe 6 du présent article.

§4. Dans le respect des conditions prévues par les législations applicables, l'OTW peut, pour accéder aux données nécessaires auprès de sources authentiques ou de bases de données administratives :

- 1° le Registre national, institué par la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques et le Registre national des personnes physiques, pour l'identification correcte des usagers, la gestion des titres de transport personnalisés, la gestion de la relation clientèle et la lutte contre la fraude ;
- 2° la Banque-Carrefour des véhicules instituée par la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules, gérée par la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules ;
- 3° la Banque-Carrefour des Entreprises instituée par la loi du 16 janvier 2003 portant création d'une Banque-Carrefour des Entreprises, modernisation du registre de commerce, création de guichets d'entreprises agréés et portant diverses dispositions ;

4° les bases de données relatives au cadastre et au patrimoine instituées par l'arrêté royal 30 juillet 2018 relatif à la constitution et la mise à jour de la documentation cadastrale et fixant les modalités pour la délivrance des extraits cadastraux.

L'OTW pourra également consulter toute autre source authentique ou base de données administratives, si ses missions le nécessitent, ou en vue d'assurer la simplification administrative et éviter de solliciter indûment ses usagers, les citoyens et les entreprises dans l'exercice de ses missions.

L'OTW peut, en toute circonstance, y accéder lorsque ces données sont nécessaires pour :

1° octroyer des titres de transports

2° vérifier les conditions tarifaires et l'octroi des avantages tarifaires à y appliquer, comme les réductions liées à la radiation d'une plaque d'immatriculation ou au statut de personnes ;

3° vérifier l'identité des propriétaires de biens situés sur la zone utile à l'aménagement de ses infrastructures ;

4° assurer sa facturation et le recouvrement de ses créances ;

5° assurer l'exercice des missions de contrôle et de sanction confiées à ses agents ;

6° réclamer à l'encontre de tiers la réparation du préjudice subi à la suite d'accidents ou d'incidents affectant son matériel roulant ou perturbant l'exploitation de ses services, lorsque la responsabilité incombe au conducteur ou au propriétaire d'un véhicule ;

7° assurer la finalité d'auto-assurance autorisée par la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance automobile, en ses articles 10 et 11 ;

8° assurer la gestion de ses ressources humaines.

§5. Les données à caractère personnel sont conservées uniquement pour la durée nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées, sans préjudice des obligations légales de conservation.

Le Gouvernement détermine, par arrêté, les durées maximales de conservation applicables aux différentes catégories de données.

§6. Le Gouvernement précise, par arrêté, dans le respect 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 :

1° les catégories précises de données pouvant être traitées ;

2° les modalités d'accès aux sources authentiques ;

3° les mesures de sécurité et de confidentialité applicables aux traitements ;

4° les modalités de partage des responsabilités entre les parties concernées ;

5° les durées précises de conservation des données.

A défaut ou dans l'attente d'un arrêté du Gouvernement, l'OTW évalue dans le cadre de ses missions d'intérêt public la légitimité de ses finalités, la nécessité et la proportionnalité de ses traitements au regard notamment des intérêts ou les libertés et droits fondamentaux de la personne concernée qui exigent une protection des données à caractère personnel, et de manière renforcée lorsque la personne concernée est un enfant. ».

Art. 48. Dans le chapitre IVter, dans le même décret, il est inséré un nouvel article 36quinquies/1, rédigé comme suit :

« Art. 36quinquies/1. L'OTW procède à l'installation de caméras de surveillance sur son réseau aux seules finalités suivantes :

- 1° la protection des biens de l'entreprise ;
- 2° la santé et la sécurité des travailleurs mais également des tiers ;
- 3° la surveillance et le contrôle ;
- 4° le comptage des usagers utilisant les transports publics.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, on entend par surveillance et contrôle l'action de prévenir, de constater ou de déceler des infractions telle que définie à l'article 3 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Ces images peuvent également être partagées avec la police pour les mêmes finalités, ou toutes finalités et dans les conditions définies par la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

L'OTW est le responsable du traitement des données à caractère personnel.

Le Gouvernement définit les modalités d'installation et d'utilisation desdites caméras et met en place les mesures de sécurité adéquates afin d'assurer un niveau élevé de protection des données.

Les images et données sont conservées pour une durée qui ne peut pas dépasser trente jours, sauf en cas d'infraction constatée ou de contestation. ».

Art. 49. Dans le même décret, le chapitre V, contenant les articles 40 à 42, est abrogé.

Chapitre 2. Disposition transitoire

Art. 50. Les infractions visées aux articles 27 à 48 du même décret qui sont commises avant l'entrée en vigueur desdits articles demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de leur constat.

Chapitre 3. Dispositions finales

Art. 51. Les articles 31bis à 35 de l'arrêté du régent du 20 septembre 1947 portant le Règlement déterminant les conditions générales relatives aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services spécialisés et aux services occasionnels sont abrogés en ce qui concerne les services de l'OTW.

Art. 52. Sont abrogés :

- 1° l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 18 juillet 1991 d'application du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne ;
- 2° l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1992 fixant la formule et les modalités d'adaptation annuelle des tarifs pour le transport des voyageurs appliqués par les sociétés de transport en commun en Région wallonne.

Art. 53. Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge, à l'exception des articles 27 à 48, dont la date d'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2028.

En ce qui concerne les articles 27 à 48, le Gouvernement peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1er.

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Adrien DOLIMONT

Le Ministre de la Mobilité,

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical line and a small crossbar, resembling a stylized 'F' or 'D'.

François Desquesnes

Projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

Exposé des motifs

1. Contexte et historique

L'histoire du droit du transport public wallon peut se résumer en quatre moments-clés à ce stade :

1) 1988 : la régionalisation

En 1988, la Région Wallonne se voyait confiée la compétence en matière de transports en commun par transfert du pouvoir fédéral, à l'exception du transport ferroviaire. Cette régionalisation est actée par l'article 6, §1^{er}, X, 8° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Afin d'encadrer cette compétence, la Wallonie a adopté le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne. Sur cette base, en 1989, la Société nationale des chemins de fer vicinaux (SNCV) pour le territoire wallon et les sociétés de transports intercommunaux locales sont devenues, d'une part, la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) et, d'autre part, les cinq sociétés d'exploitation (le TEC Brabant wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg).

2) 2007 : un cadre européen en matière de transport public

En 2007, le Règlement européen 1370 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route encadre spécifiquement les services de transport public :

- La capacité de confier des obligations de service public par contrat à un opérateur, moyennant un mécanisme de compensation financière explicite ;
- Une exception à la libéralisation en permettant aux Autorités compétences la désignation d'un opérateur public interne, si réel contrôle de celui-ci, sans risque de qualification d'aide d'état ;
- Le rapportage.

Le décret du 21 décembre 1989 est modifié en conséquence en 2012 pour respecter ce nouveau cadre, en considérant le gouvernement wallon comme autorité compétente et le Groupe TEC comme opérateur interne.

3) 2018 : la réforme de la gouvernance wallonne du transport public

En 2018, la Wallonie réforme le secteur avec trois changements notables :

- 1° La fusion de la SRWT et des cinq sociétés d'exploitation des TEC, qui deviennent une société unique : l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

- 2° La création d'une autorité organisatrice de transport (AOT) au sein de l'administration régionale, chargée d'organiser, de réguler et de surveiller les réseaux de transports collectifs.
- 3° La création d'Organes de consultation des bassins de mobilité (OCBM), réunissant par bassin, à l'initiative de l'AOT, les représentants des pouvoirs locaux, l'OTW, les Directions des routes régionales, du cabinet du ministre de la Mobilité, des représentants d'usagers et du conseil d'administration de l'OTW. Ces organes sont chargés d'émettre des recommandations sur les modifications de l'offre de transport collectif et sur tout autre mode.

Le décret du 21 décembre 1989 est modifié en 2018 pour y introduire ces nouveautés. Il s'agit du décret sous sa forme actuelle. A ce stade, trois volets sont présents dans ce décret :

- 1° le volet mettant en œuvre l'exécution du règlement 1370/2007 (notions d'opérateur interne, d'obligations de service public, de compensation, de contrat de service public) et confiant des missions d'AOT à l'administration ;
 - 2° le volet dédié spécifiquement aux bases légales de l'OTW comme organisme public wallon (ex : missions, servitude pour le tram, expropriation, fonctionnement interne : comité de direction, conseil d'administration, statuts, ...) ;
 - 3° le volet sur la surveillance et la sanction des incivilités et des fraudes commises par les usagers et le public dans ou en lien avec les transports en commun.
- 4) 2026 : retour à une concentration du décret sur des dispositions liées à l'OTW et à une autonomie accrue de l'OTW, objet de la présente révision.

2. Objectifs de la révision

L'objectif de la présente révision du décret du 21 décembre 1989 est triple :

- 1) Responsabiliser l'OTW dans l'utilisation plus efficiente des moyens qui lui sont alloués. Est visé une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement, l'Administration (dans son rôle d'Autorité organisatrice des transports) et l'OTW en augmentant l'autonomie et la flexibilité de ce dernier dans cet objectif d'efficience. Cette autonomie accrue concernera en particulier la fixation des tarifs, la définition de l'offre et l'approbation de son programme d'infrastructures de transport public.
- 2) Nettoyer et actualiser le texte par des suppressions et modifications mineures et de forme.
- 3) Mettre à jour le cadre légal concernant la fraude et les comportements inciviques sur le réseau LETEC pour le rendre plus efficient et davantage cohérent avec celui des autres opérateurs de transport belges.

3. Exposé des modifications du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

3.1. La révision prévoit diverses modifications mineures : apportant des corrections de formes, visant une meilleure cohérence interne au décret consolidé, faisant concorder la législation avec la pratique actuelle ou clarifiant les dispositions existantes.

3.2. Les missions tant du Gouvernement, que de l'Administration et de l'OTW sont impactées par la révision.

a) En ce qui concerne le Gouvernement :

Dans un souci de plus grande autonomie opérationnelle de l'OTW, diverses décisions relèveront directement de l'opérateur de transport et non plus de décisions du Gouvernement. Il s'agit notamment :

- des tarifs des services de l'OTW, toutefois le décret cadrera les catégories de population visées par des réductions et gratuités.
- de l'indexation annuelle automatique des tarifs.
- du plan de transport de l'OTW : le contenu du plan n'est plus précisé par décret mais le sera dans chaque contrat de service public.
- du programme pluriannuel d'investissements en matière d'infrastructure de transports publics : l'OTW ne soumettra plus son programme à l'approbation du Gouvernement qui l'avait déléguée au Ministre par l'arrêté du 18 juin 2009.
- des cahiers des charges des marchés de sous-traitance.

Ces évolutions s'inscrivent dans une logique de simplification administrative et de responsabilisation de l'entreprise publique qu'est l'OTW.

Il est toutefois à noter que, pour cadrer cette autonomie, le contenu obligatoire du contrat de service public/contrat de gestion est davantage précisé dans le décret révisé.

Le projet de décret dispose enfin que le Gouvernement assumera son rôle d'Autorité compétente au sens du Règlement européen 1370/2007 par le biais unique du contrat de service public, à l'exception des grands projets structurants de transport public et de la police des transports¹.

b) En ce qui concerne l'Administration et plus particulièrement le rôle d'Autorité Organisatrice des Transports :

La mission de l'administration évolue en matière de politique d'accessibilité au territoire, qui se concentrera sur la définition des liaisons structurantes du transport public, et des mobipôles, que l'administration proposera au Gouvernement et pour lesquelles elle remettra des avis à l'OTW.

Dans un souci de simplification et de renforcement de l'autonomie de l'OTW, le rôle de l'Administration sera revu. Elle sera ainsi directement associée aux travaux d'élaboration du Contrat de Service Public, lequel définira clairement les obligations de service public de l'OTW.

¹ Arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar.

Le travail de l'Administration sera principalement réorienté sur l'organisation et la facilitation de la collaboration entre les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW pour contribuer à l'essor du transport public.

c) En ce qui concerne l'OTW :

Il se verra confier de nouvelles missions, à savoir :

- Transmettre à l'administration ses besoins en infrastructures sur le domaine régional ;
- Concorder de façon régulière les parties prenantes locales.

Dans les limites fixées par le Contrat de service public, la délégation au Conseil d'administration de l'OTW pour l'exercice de certaines missions sera renforcée pour :

- Définir les structures tarifaires et fixer les tarifs, en ce compris les réductions et gratuités dont les catégories de publics-cibles seront identifiées dans le décret ;
- Établir le plan de transport ;
- Définir et réaliser le programme pluriannuel d'investissements en matière d'infrastructure de transports publics ;
- Rédiger les cahiers des charges des marchés de sous-traitance.

3.3. Une autre modification est la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation des pouvoirs locaux (OCBM).

Cela a pour conséquence que les parties prenantes locales (au sens large) seront concertées directement par l'OTW sur des projets spécifiques en matière d'évolution de ses services de transport public, tandis que des concertations plus générales seront initiées par l'administration. L'objectif est le recentrage du décret sur les missions de l'OTW. La consultation des parties prenantes est prévue dans le décret du 1^e avril 2004 relatif à la mobilité durable et l'accessibilité.

3.4. La surveillance et la sanction des incivilités et des fraudes commises par les voyageurs et le public dans ou en lien avec les services de transports en commun. Trois aspects sont abordés : la description des faits infractionnels, leur surveillance et leur sanction.

4. Détermination des faits infractionnels commis par les voyageurs et le public de tout opérateur de transport

Les comportements infractionnels (de type incivilités et fraudes) sont décrits dans le Titre II de l'arrêté royal du 15/09/1976². Ces infractions ne sont pas limitées aux services de l'OTW et couvrent tous les services réguliers et réguliers spécialisés prestés sur le territoire de la Région. L'article 30, al. 2 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946³ sanctionne de peines d'emprisonnement et d'amende pénale ces délits.

² Arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar.

³ Arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars.

5. Constatations de ces infractions

En 1999, la Wallonie a prévu, dans le décret du 21 décembre 1989, que ces infractions puissent être constatées par des agents assermentés des sociétés d'exploitation TEC, ceux-ci ayant qualité de police judiciaire à compétences restreintes. Ces infractions « du public » peuvent aussi toujours être constatées par les agents de la police, ceux-ci ayant une compétence générale de police judiciaire.

6. Sanctions de ces infractions

En 2007, le décret du 21 décembre 1989 a été modifié pour prévoir la possibilité que les infractions décrites au Titre II de l'arrêté du 15/09/1976 constatées par les agents assermentés des sociétés d'exploitation TEC soient punies par des amendes administratives et non plus par des sanctions pénales, et pour permettre au Gouvernement de désigner des agents sanctionneurs. La procédure de constat et de sanction des infractions visées aux articles 36ter et 36quater introduits en 2007, assortis d'un arrêté d'exécution en 2008, ne s'applique qu'aux infractions commises en lien avec les services de l'OTW.

Ce système d'amendes administratives contre les infractions décrites au Titre II de l'AR du 15/09/1976 a été établi par la législation sans pour autant abroger le système de sanctions pénales prévu à l'article 30 de l'arrêté-loi du 30/12/1946. Ces deux systèmes coexistent juridiquement⁴.

Par conséquent,

1) pour les incivilités et fraudes commises par le public en lien avec les services ou infrastructures/équipements d'autres opérateurs⁵ que l'OTW :

Les infractions restent décrites au Titre II de l'AR du 15/09/1976. Elles sont constatées par la police et pourraient l'être par les inspecteurs de l'administration sur base du décret du 4/02/1999⁶. Elles sont sanctionnées pénalement par l'arrêté-loi du 30/12/1946 mais l'article 36bis du décret laisse la possibilité au Gouvernement de les sanctionner par des amendes administratives puisque cet article 36bis ne limite pas son champ d'application aux infractions commises en lien avec les services de l'OTW. Cet article ne sera plus applicable aux services de l'OTW (voir ci-dessous) mais uniquement aux services des autres opérateurs.

2) pour les incivilités et fraudes commises par le public en lien avec les services ou infrastructures/équipements de l'OTW :

a. La surveillance et la sanction de ces infractions par l'OTW

En août 2008, le groupe TEC s'est donné les moyens de lutter plus efficacement contre la fraude et les comportements inciviques avec la possibilité d'appliquer des amendes administratives pour des infractions constatées à bord des bus.

⁴ Par application du principe général de droit *non bis in idem*, un même fait infractionnel ne peut être puni deux fois. Par conséquent, les deux systèmes sont exclusifs l'un de l'autre : si une sanction pénale est prononcée, une amende ne peut plus être infligée, et inversement.

⁵ C'est-à-dire les autres services réguliers comme les bus de remplacement de la SNCB, les services réguliers touristiques, temporaires, ... et les services spécialisés.

⁶ Décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne.

En février 2026, le Gouvernement a décidé de la fusion des zones tarifaires dans un objectif de simplification tarifaire.

Dans cette même optique de modernisation, d'optimisation et d'attractivité du transport public, après dix années d'application des amendes administratives, il y a lieu de mettre à jour le cadre légal concernant la fraude et les comportements inciviques sur le réseau TEC, comme l'a fait la SNCB en 2018. Comme le dit très justement le plan Vision FAST, « pour pouvoir agir, il faut se doter des moyens d'agir... ». Pour ce faire, le présent projet s'inspire de la loi relative aux sanctions administratives communales, de la législation applicable à la STIB, et de la loi du 27/04/2018 applicable à la SNCB.

Il prévoit d'abord de se libérer du carcan de l'arrêté royal du 15/09/1976 qui contient les obligations du public et des voyageurs, et de se donner la possibilité d'adopter une liste d'infractions plus actuelle et plus en phase avec les réalités du terrain par une habilitation au Gouvernement, comme le fait déjà la STIB.

Le décret sera suivi d'un arrêté d'exécution qui, en plus d'établir les infractions de titre de transport et les incivilités, les répartira en quatre catégories selon leur niveau de gravité. Le TEC s'alignera ainsi sur les autres opérateurs de transport en commun. L'arrêté aura pour objectif non seulement de diminuer la fraude et les comportements inciviques, mais aussi de rendre la procédure plus simple, plus claire, plus rapide, et la contestation plus facile, considérant que le fraudeur est dans la plupart des cas un client. Il visera enfin à rendre le transport en commun wallon plus agréable, plus sûr et plus fluide.

Le présent projet envisage par ailleurs de manière spécifique la question des mineurs, en précisant qu'une amende administrative peut être appliquée à un mineur âgé de 14 ans, et en reprenant les garanties procédurales que l'on retrouve dans la loi relative aux sanctions administratives communales et dans la loi du 27/04/2018 applicable à la SNCB.

Il introduit également des nouveautés inspirées des législations précitées, telle que la prestation citoyenne et la médiation, ou encore la suppression de la contrainte dans le but de simplifier et raccourcir la procédure. La possibilité de rédiger un procès-verbal sur base des constatations de membres du personnel de l'OTW renforcera le sentiment de sécurité des clients. Il intègre enfin les obligations qui découlent du Règlement Général pour la Protection des Données.

b. Caméras de surveillance

L'article 3 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance définit le champ d'application de la loi relative aux caméras de surveillance.

Il découle des dispositions de cet article que la loi n'est pas applicable à certaines catégories de caméras. Ainsi, l'article 3, alinéa 2, de la loi du 21 mars 2007, telle que modifiée par la loi du 31 août 2018 (ci-après « la loi caméras »), dispose que :

« La présente loi n'est pas applicable aux :

1° caméras de surveillance dont les modalités d'installation et d'utilisation sont réglées par ou en vertu d'une législation particulière ;

2° caméras de surveillance sur le lieu de travail, destinées à garantir la sécurité et la santé, la protection des biens de l'entreprise, le contrôle du processus de production et le contrôle du travail du travailleur ;

3° caméras de surveillance installées et utilisées par les services publics d'inspection et de contrôle, autorisés expressément par la loi, le décret ou l'ordonnance, qui règle leurs compétences, à utiliser des caméras ou à prendre des prises de vues par film ou vidéo, dans le cadre de leurs missions. »

L'article 3 paragraphe 2 de la loi a été complété par la loi du 31 août 2018. L'exposé des motifs de cette loi (Doc Parl., Projet de loi modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police, et modifiant la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité et la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, du 4 janvier 2018, DOC 54 2855/001, page 65) précise à cet égard :

« Depuis son adoption, la loi caméras prévoit qu'elle n'est pas d'application à l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance réglées par ou en vertu d'une législation particulière. (...)

L'article 3, alinéa 2, de la loi caméras est donc modifié pour préciser que l'exclusion du champ d'application de la loi caméras n'est valable que lorsque la législation particulière prévoit des modalités d'installation et d'utilisation de ces caméras de surveillance. Elle doit donc réellement comporter des règles, être suffisamment précise et donner suffisamment de garanties en ce qui concerne l'utilisation de caméras de surveillance. La seule mention de l'utilisation de caméras de surveillance dans une autre loi n'empêche donc pas l'application de la loi caméras, dès lors que les finalités d'installation et d'utilisation sont celles visées à l'article 3, alinéa 1er. (...)

L'alinéa 2 de l'article 3 est ensuite modifié afin de répondre à une autre question qui s'est déjà posée à plusieurs reprises, à savoir : les services publics d'inspection et de contrôle, autorisés, par la loi fixant leurs compétences, à utiliser des caméras (qu'elles soient fixes ou mobiles) pour leurs constatations, doivent-ils respecter les dispositions de la loi caméras, lorsque leurs finalités correspondent à celles que cette dernière règle ? (...)

Or, il ne serait pas cohérent d'appliquer la loi caméras à certains services de contrôle et pas à d'autres. Par ailleurs, la plupart du temps, il s'agira plutôt d'utiliser des caméras mobiles, pour une finalité assez spécifique, qui n'entre pas nécessairement dans le cadre de la loi caméras. Afin de régler cette question, l'exclusion de ces services du champ d'application de la loi caméras sera donc explicitement inscrite dans cette dernière. Cela ne porte cependant aucun préjudice à leur obligation de respecter la législation sur la protection de la vie privée. »

La présente modification est prise en application des dispositions de l'article 3 paragraphe 2 de la loi caméra, sous 1° et 3°.

En effet, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) dispose de services d'inspection propres, consacrés par voie décrétaie. Ces services sont chargés de missions de contrôle et peuvent procéder à des inspections et à des sanctions dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées.

Compte tenu du point 3° de l'article 3, paragraphe 2, de la loi caméras, et afin de confirmer cette possibilité dans une législation particulière conformément à l'article 3, paragraphe 2, 1°, il est apparu

opportun de consacrer explicitement, par une modification du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, la possibilité d'installer et d'utiliser des caméras de surveillance.

Ainsi, il a été décidé de compléter la base légale assurant la conformité de la dérogation offerte par la loi caméras.

L'objectif de la présente modification est de préciser, dans le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, et consacrant les missions de l'OTW, la possibilité de recourir à des caméras de surveillance utiles à l'exercice des missions des services d'inspection et de contrôle.

L'OTW est en effet amené, afin d'assurer la protection des usagers, de ses travailleurs et de son matériel, à installer des caméras de surveillance.

Les objectifs poursuivis correspondent à ceux évoqués dans les travaux parlementaires relatifs à la modification de 2018 de la loi caméras précitée, tout en visant également à offrir une plus grande transparence aux usagers quant à l'installation et à l'utilisation de ces dispositifs.

La présente modification permet ainsi de circonscrire les finalités du traitement, d'identifier le responsable du traitement, de préciser les transferts et les destinataires des données, et de confier au Gouvernement la définition des modalités non essentielles du traitement.

Une telle consécration apparaît de nature à garantir un niveau élevé de transparence, supérieur à celui qui résulterait de la seule déclaration annuelle prévue par la loi caméras.

Enfin, cette disposition est conforme aux règles de répartition des compétences, conformément à la théorie des compétences implicites consacrée par l'article 10 de la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

Selon cette disposition, une entité fédérée peut exercer une compétence qui ne lui est pas explicitement attribuée lorsque trois conditions sont réunies :

1. la mesure doit être nécessaire à l'exercice d'une compétence propre ;
2. la matière doit pouvoir se prêter à une réglementation différenciée selon les entités ;
3. l'atteinte aux compétences d'une autre autorité doit demeurer limitée.

Ainsi, l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 permet aux législateurs communautaires et régionaux d'adopter des dispositions dans une matière qui ne relève pas de leurs compétences, pour autant que ces dispositions soient nécessaires à l'exercice de celles-ci et que l'incidence sur les compétences d'une autre autorité soit limitée.

Partant, la Cour constitutionnelle affirme que l'exercice des compétences implicites est admissible lorsque la disposition est nécessaire à l'exercice d'une compétence attribuée et que l'incidence sur les compétences d'une autre autorité reste limitée ou marginale.

En l'espèce, aucune autre autorité n'est compétente pour fixer les modalités d'exercice des missions des services d'inspection de l'OTW, ou encore les modalités garantissant la sécurité sur le réseau de

transport de Wallonie. L'adoption d'un régime spécifique applicable aux caméras de surveillance de l'OTW n'emporte par ailleurs aucune conséquence pour les compétences d'autres autorités, ne porte pas atteinte aux compétences de l'autorité fédérale ni des entités fédérées.

Dès lors, il est juridiquement admissible, au regard de la théorie des compétences implicites, telle que consacrée par la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, de prévoir par voie décrétable les dispositions nécessaires à l'encadrement de l'utilisation de caméras de surveillance sur le réseau de transport de l'OTW et par ses services d'inspection.

Projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

Commentaire des articles

Chapitre 1^{er}. Modifications du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

Article 1^{er}

Cet article met à jour le nom des attributions du Ministre d'une part et prend en compte la fusion ayant donné lieu à l'Opérateur de Transport de Wallonie intervenue en 2019 d'autre part.

Article 2

Cet article renomme l'intitulé de la première section du chapitre I^{er}.

Article 3

Les droits des titulaires d'actions de catégorie B sont modifiés parce que les Organes de consultation des bassins de mobilité sont supprimés.

Article 4

Sur le contenu des définitions, les modifications suivantes sont apportées et justifiée comme suit :

Les définitions suivantes ne sont pas reprises :

- L'OTW (1°/1) : cette définition ne présente aucune utilité puisque l'article 1^{er} du décret explique cette abréviation ;
- Le règlement européen n°1073/2009 (1°/2) : ce règlement n'étant jamais cité dans ce décret, cette définition ne présente aucune utilité ;
- Le réseau « Mobilité de personne » : ce réseau n'a jamais été créé donc cette définition ne présente aucune utilité ;
- Un bassin de mobilité (8°) : Comme les Organes de Consultation des bassins de mobilité sont supprimés, il n'y a plus d'utilité à définir la notion de bassin ;
- Un réseau hiérarchisé (9°) : cette notion n'est pas utilisée dans le décret ou dans une délégation en vue d'arrêtés d'exécution et est donc inutile ;
- Une ligne structurante (10°) : cette notion n'est pas utilisée dans le décret ou dans une délégation en vue d'arrêtés d'exécution et est donc inutile ;
- Une ligne secondaire (11°) : cette notion n'est pas utilisée dans le décret ou dans une délégation en vue d'arrêtés d'exécution et est donc inutile ;
- Une ligne de desserte de pointe (12°) : cette notion n'est pas utilisée dans le décret ou dans une délégation en vue d'arrêtés d'exécution et est donc inutile ;
- Une ligne essentielle (13°) : cette notion n'est pas utilisée dans le décret ou dans une délégation en vue d'arrêtés d'exécution et est donc inutile.

Les définitions suivantes sont modifiées :

- Règlement européen (1°) : le numéro du règlement visé (n°1370/2007) a été ajouté pour plus de clarté ;
- Groupe TEC (4°) : avec le décret du 29 mars 2018, la Société régionale wallonne des transports (SRWT) a fusionné avec les sociétés territoriales pour devenir l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). Cette modification tient compte de cette adaptation. L'énumération des différentes sociétés territoriales est reprise à l'alinéa 2 ;
- Responsabilité sociétale (7°, devenu 6°) : le Groupe TEC est devenu l'OTW ;
- Autorité organisatrice de transport (14°, devenu 7°) : le Gouvernement a créé au sein de l'administration une cellule dédiée en 2019 (actuelle Autorité organisatrice des Transports collectifs et partagés au sein du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures). Il est plus pertinent de parler d'un service de l'administration désigné par le Gouvernement que d'autorité car la notion d'autorité peut porter confusion vis-à-vis de son sens dans le Règlement européen 1370/2007.

Une nouvelle définition a été créée, à savoir celle du Schéma de développement du territoire (nouvel 8°) car elle a été jugée nécessaire par le CESEW lors de la consultation sur le décret-programme 2025, avant qu'il ne soit décidé que les modifications du décret du 21/12/1989 soient retirées du décret-programme pour en faire un décret spécifique.

Article 5

Cet article rassemble en ses deux premiers alinéas des dispositions préexistantes éparpillées dans le décret car ils identifient qui remplit les rôles prévus par le Règlement européen. Le dernier alinéa précise le lien entre ces deux rôles décrits par le Règlement européen.

Article 6

Cet article redéfinit les missions de l'OTW et un nouvel alinéa est inséré pour encadrer ces missions par les obligations de service public précisées dans le contrat de service public approuvé par le Gouvernement.

Le détail des modifications dans les missions est le suivant :

1°, 2°, 3° (combinant l'ancien 3° et l'ancien 9°), 7°, 10°

Les missions de l'OTW sont adaptées pour lui donner plus d'autonomie au niveau du plan de transport, de la concertation avec les parties prenantes locales, de la définition des tarifs, de la vente et cession de biens immobiliers et du programme pluriannuel d'investissements.

9° (nouveau), 13°

Les rôles suivants sont attribués à l'OTW :

- Alimenter l'autorité organisatrice de transport de ses besoins en nouvelles infrastructures de transport public ;
- Assurer la gestion des infrastructures de gare de bus, de métro léger et de tramway.

Ces rôles sont déjà assumés par l'OTW dans les faits mais ont besoin d'une base juridique claire.

11°

Il est précisé que l'OTW assure des relations avec tout organisme de transport public dans la perspective d'intermodalité de ses services.

Les objectifs d'intermodalité ne seront plus fixés par l'autorité organisatrice de transport mais seront fixés dans le cadre de chaque Contrat de service public.

Article 7

Cet article insère un article 2bis qui traduit la volonté d'accorder plus d'autonomie tarifaire à l'OTW. Alors qu'à présent, les tarifs sont fixés par le Gouvernement sur proposition de l'OTW, dorénavant, ces tarifs seront fixés par l'OTW uniquement tout en étant cadrés en ce qui concerne les catégories de publics visés par les gratuités et les réductions et en s'inscrivant dans le cadre budgétaire fixé par le Gouvernement.

Des réductions généralisées, un tarif préférentiel sous conditions et la gratuité sont prévus par décret afin d'assurer certains avantages économiques et sociaux à certaines catégories de population.

L'indexation automatique annuelle des tarifs est prévue.

Enfin, ce nouvel article implique d'abroger, en ce qui concerne les services de l'OTW, les articles 31bis à 35 de l'arrêté du régent du 20 septembre 1947 portant le Règlement déterminant les conditions générales relatives aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services spécialisés et aux services occasionnels.

Article 8

Avec le décret du 29 mars 2018, la Société régionale wallonne des transports (SRWT) a fusionné avec les sociétés territoriales pour devenir l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). Cette modification tient compte de cette adaptation.

Article 9

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 10

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 11

Cet article implique une suppression :

- des Organes de consultation des bassins de mobilité ;
- du rôle de change manager. Il s'agissait d'un rôle destiné à accompagner la transition dans le cadre de la fusion de la SRWT et des sociétés régionales, qui n'a jamais été activé.

Article 12

Cet article clarifie quelles parties du Code des sociétés et des associations s'appliquent à l'OTW.

Article 13

L'article est abrogé car les missions d'autorité organisatrice de transport sont déplacées dans un chapitre dédié, différent de celui réservé à l'OTW.

Article 14

La modification introduite par cet article se calque sur la pratique actuelle qui est d'inviter les Commissaires au comité de suivi du Contrat de service public.

Article 15

Cet article se calque sur la pratique actuelle.

Article 16

Le contenu de cet article provient de l'ancien article 29. Il est légèrement reformulé, sans modification de sens.

Article 17

Cet article décale le délai pour l'établissement des comptes généraux du 30 avril au 31 mai.

Article 18

Cet article tient compte de la fusion de la SRWT et des sociétés d'exploitation pour devenir l'OTW en 2019.

Article 19

Le numéro d'article 18, abrogé en 2018, est réutilisé pour maintenir dans le droit la reprise des droits et obligations de la SRWT, le TEC Brabant wallon, le TEC Liège-Verviers, le TEC Hainaut, le TEC Charleroi et le TEC Namur-Luxembourg par l'OTW.

Article 20

Cet article abroge les anciens articles 29 et 31 du décret du 21/12/1989. Le contenu de l'ancien article 29 est déplacé à l'article 13, §2 du même décret. L'article 31 est devenu sans objet après la réalisation de la fusion de la SRWT et des sociétés d'exploitation en 2019.

Article 21

Cet article corrige une erreur de logique en introduisant un chapitre spécifique à l'autorité organisatrice de transport car précédemment, l'article relatif à l'AOT était placé dans le chapitre relatif à l'OTW.

Article 22

Cet article insère l'article relatif aux missions de l'Autorité organisatrice de transport. Elles étaient reprises à l'article 9ter, abrogé par le présent décret. Plusieurs modifications sont apportées aux missions :

1° et 2°

La mission de l'Autorité organisatrice de transport n'est plus de déterminer en soi la politique d'accessibilité au territoire mais de proposer au Gouvernement, dans le cadre d'une politique multimodale cohérente avec le Schéma de Développement du Territoire, comment définir les liaisons structurantes de transport public et les mobipôles.

Elle ne remet plus d'avis au Gouvernement sur le financement d'offres supplémentaires mais remet à l'avenir son avis à l'OTW sur l'évolution de son offre sur ces liaisons structurantes.

Les obligations de service public ne sont plus identifiées uniquement par l'Autorité organisatrice de transport, mais par les parties au Contrat de service public puisqu'elles sont à présent reprises dans son contenu obligatoire.

3°

Cette mission de conseil et de rapportage est déjà réalisée dans les faits actuellement, mais se voit disposer d'un fondement juridique clair.

En ce qui concerne le suivi du contrat de service public, cette mission était déjà inscrite dans le décret actuel.

4°

Cette mission de rapportage public, reprise du Règlement 1370/2007, est déjà réalisée dans les faits actuellement, mais se voit disposer d'un fondement juridique clair.

5°

Alors que l'autorité organisatrice de transport formulait un avis au Gouvernement sur les demandes d'offres, son rôle d'avis se concentre, à l'avenir, sur les projets structurants en matière d'infrastructures de transport public. Elle se voit confier un nouveau rôle plus général d'organisation et de facilitation entre les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW pour les aménagements routiers en faveur du transport en commun.

Article 23

La modification introduite par cet article permet de supprimer une incohérence entre le décret actuel et le décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information concernant la prolongation du contrat de service public et de rappeler le prescrit du Règlement européen 1370/2007 (durée maximale de 10 ans).

Article 24

1°, a)

La (1) intègre la modification effectuée dans les définitions (article 4 du présent décret modifiant).

Le (2) permet aux parties du Contrat de service public d'aborder un sujet qui n'est pas repris dans le contenu obligatoire listé à cet article.

1°, b)

La modification du 1° a pour but d'apporter plus de clarté sur le contenu du contrat, au regard du Règlement 1370/2007 et du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et d'insister sur la responsabilité sociétale de l'OTW.

1°, c)

La modification du 2° a pour but d'adapter le contenu de chaque Contrat de service public aux modifications décrétales du présent projet.

1°, d) et e)

Les modifications du 4° et du 6° ont pour but de mieux rencontrer le Règlement 1370/2007.

1°, f)

Dans la pratique actuelle, aucune sanction n'est appliquée. La modification du 7° a pour but d'en tenir compte et d'apporter plus de clarté.

1°, g)

Les modifications au 11° ont pour but d'adapter le contenu de chaque Contrat de service public aux modifications décrétales du présent projet.

1°, h)

L'insertion du 13° établit un lien avec le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité : il est nécessaire de déterminer dans chaque contrat de service public les objectifs à poursuivre par l'OTW pour contribuer à la vision et à la stratégie régionale de mobilité.

L'insertion du 14° est justifiée comme ceci : en contrepartie de l'autonomie accordée, l'Opérateur doit garantir une transparence renforcée vis-à-vis de l'Autorité via la transmission régulière de données fiables. Les objectifs ainsi que les indicateurs, données et leurs modalités de transmissions, sont fixés dans le contrat de service public. La transparence de l'Opérateur permet à l'Autorité de piloter sur base d'informations fiables. Cet équilibre instaure un climat de confiance, essentiel dans un partenariat public-opérateur.

L'insertion des 15° et 16° a pour but d'adapter le contenu des Contrats de service public successifs aux modifications décrétales instaurées par le présent projet.

2°

Cette modification au paragraphe 2 actualise la référence au Code civil.

Article 25

Cette modification corrige une erreur introduite par le décret du 29 mars 2018 et supprime la redondance avec le règlement 1370/2007 qui prévoit déjà une limite de 50% maximum de marché confié à des sous-traitants. En outre, le cahier des charges des marchés publics de sous-traitance ne sera plus approuvé par le Gouvernement.

Article 26

Cet article implique l'abrogation des anciens articles 34 à 36 du décret du 21 décembre 1989.

L'article 34 du décret du 21 décembre 1989 n'était pas approprié car il reprenait une disposition du Règlement 1370/2007 qui n'était pertinente que dans le cas où la Région n'avait pas fait le choix d'un opérateur interne. Cette disposition était inutile puisque le décret du 21/12/1989 désigne l'OTW comme opérateur interne.

En ce qui concerne l'article 35 du décret du 21 décembre 1989, cet article est devenu sans objet à la suite de la réalisation, en 2019, de la fusion de la SRWT et des sociétés territoriales introduite par le décret du 29 mars 2018.

Quant à l'article 36 du décret du 21 décembre 1989, d'une part, cet article était redondant avec l'article 33ter du même décret et d'autre part, la législation en matière d'accès à la profession et de marché public est d'office applicable aux sous-traitants.

Article 27

Cet article réorganise le chapitre relatif à la surveillance et à la sanction des infractions des usagers et du public dans les transports publics ou leurs infrastructures en ce qu'il se divise en deux parties. La section 1^{ère}, introduite par cet article, concerne les opérateurs de services réguliers et réguliers spécialisés autres que l'OTW.

Article 28

Cet article exclut uniquement les services de l'OTW du fondement juridique des amendes administratives actuelles car les articles suivants y seront consacrés de manière détaillée. L'article 36bis du décret du 21 décembre 1989 est maintenu en ce qui concerne les autres opérateurs de services réguliers ou réguliers spécialisés afin de garder un fondement juridique à la sanction administrative des comportements inciviques commis par les usagers ou le public en lien avec les services ou les infrastructures de ces autres opérateurs. Ces infractions sont décrites au Titre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar.

Article 29

Cet article abroge les articles 36ter et 36quater. Ils sont remplacés par les dispositions prévues à la section II, introduite à l'article 30 du présent décret modifiant. Cela sera sans impact sur les autres opérateurs, car ces articles sont limités aux agents de l'OTW.

Article 30

Cet article réorganise le chapitre relatif à la surveillance et à la sanction des infractions des usagers et du public dans les transports publics ou leurs infrastructures en ce qu'il se divise en deux parties. La section II, introduite par cet article, concerne uniquement l'OTW.

Article 31

Au lieu d'ériger en infraction les obligations du public et des voyageurs prévues par l'arrêté royal du 15/09/1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, dans un but de modernisation, le décret habilite le Gouvernement à établir une

liste d'infractions, dans un cadre déterminé. Cette liste peut ainsi mieux correspondre aux réalités du terrain, et par exemple viser les cas où un véhicule est impliqué. Il est utile de préciser que les services de TEC à la demande (lignes régulières sur réservation prestée avec des véhicules de petite capacité) organisées par l'OTW font partie du service de transport public organisé par celui-ci.

Article 32

Cet article fixe le montant maximal des amendes que peut établir le Gouvernement. Il prévoit également qu'une amende administrative peut être infligée à un mineur de 14 ans accomplis, et que cette amende ne peut dans ce cas dépasser 175 €. Il s'inspire ainsi d'une garantie procédurale figurant dans la loi relative aux sanctions administratives communales.

Il autorise le Gouvernement à prévoir, à titre de mesures alternatives à l'amende, la prestation citoyenne et la médiation, cette dernière étant réservée aux mineurs.

Article 33

Cet article permet au Gouvernement de prévoir le retrait d'un titre de transport ou le refus de délivrer tout nouveau titre de transport, à titre de sanction accessoire à une amende. Cette sanction serait prononcée par l'agent sanctionnateur. Elle se limite aux titres chargés sur des cartes Mobib (nominatives) ou sur des cartes Mobib basic (non nominatives) rechargeables. Le contrevenant peut donc toujours circuler sur le réseau de l'OTW en achetant des titres de transport jetables (ticket sans contact ou billet papier), vendus plus chers, ou via les solutions de paiement sans contact (EMV). A cela s'ajoute la possibilité de suspendre l'accès au service de transport à la demande organisé par l'OTW, afin de limiter les abus rencontrés actuellement (les personnes réservent mais ne se présentent pas).

Il met à disposition du juge un outil supplémentaire pour lutter contre les agressions des chauffeurs, contrôleurs et guichetiers de l'OTW et de ses sous-traitants. Il s'agit de permettre de refuser l'accès aux exploitations de l'OTW à des personnes ayant commis des faits graves tels que des coups et blessures volontaires, du harcèlement ou un comportement relevant du sexisme. Cela vise tant l'accès aux bus, tram et métro, qu'aux Espaces TEC. L'article permet de la même façon de lutter contre les fraudeurs multirécidivistes insolubles. Cette peine judiciaire accessoire s'inspire de ce qui est prévu à la SNCB (loi du 27/04/2018 sur la police des chemins de fer).

Article 34

Cet article reprend, en l'adaptant, l'article 36ter du décret du 21/12/1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne. Il permet par ailleurs aux agents constatateurs de procéder à des contrôles d'identité et, si nécessaire (par exemple si l'identité communiquée verbalement est jugée douteuse), de maintenir sur place une personne dans l'attente de l'arrivée de la police. Cette possibilité existe déjà, mais n'est prévue que dans une circulaire ministérielle du 14/09/1998 relative aux agents des sociétés d'exploitation désignés par le Gouvernement.

Article 35

Cet article permet la confiscation de tout titre de transport utilisé de manière frauduleuse. Un titre de transport nominatif qui a été utilisé par une tierce personne et confisqué, sera restitué à son titulaire contre la preuve de son identité.

Article 36

Les procès-verbaux constatant les infractions dont l'agent constatateur est un témoin direct, font foi jusqu'à preuve du contraire. Le décret permet également, afin de lutter contre les comportements inciviques qui se produisent généralement en l'absence des agents constatateurs, que des procès-verbaux puissent être établis sur la base de déclarations faites par les membres du personnel de l'OTW et de ses sous-traitants dans l'exercice de leurs fonctions (chauffeurs, guichetiers, etc.). Ces procès-verbaux, qui ne font alors pas foi jusqu'à preuve du contraire, devront le cas échéant être appuyés par des témoignages ou les images des caméras de surveillance. Le décret s'inspire ici de ce qui est prévu à la STIB.

Par ailleurs, les procès-verbaux et autres documents (décision, courriers de notification, etc.) pourront être établis également sous forme électronique. Les modalités en seront précisées par le Gouvernement.

Article 37

Cet article permet au Gouvernement de prévoir une perception immédiate par l'agent constatateur lors du constat de l'infraction, l'objectif étant d'augmenter le taux de récupération des amendes et de réduire l'impunité susceptible de résulter des difficultés de récupération des sommes dues.

Article 38

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 39

Cet article est rendu nécessaire par la fusion du groupe TEC, devenu l'OTW en 2019.

Article 40

Cet article reprend l'article 36quater §2 du décret du 21 décembre 1989, abrogé par le présent projet. L'information du contrevenant pourra se faire soit en lui remettant une copie du constat d'infraction, soit oralement (quand la remise immédiate du constat se révèle impossible).

L'arrêté d'exécution prévoira certaines garanties procédurales applicables lorsque le contrevenant est mineur, similaires à celles de la loi relative aux sanctions administratives communales, notamment en associant à la procédure les père et mère, les tuteurs ou les personnes qui en ont la garde. Ces personnes disposent des mêmes droits que le mineur.

Article 41

Le premier paragraphe reprend l'article 36quater §3 du décret du 21 décembre 1989.

Le deuxième paragraphe prévoit que le recours est introduit devant le tribunal de la jeunesse lorsque le contrevenant est mineur, à l'instar de ce qui est prévu à la STIB, la SNCB et dans la loi relative aux sanctions administratives communales. Il est précisé que le recours peut également être introduit par les père et mère, les tuteurs ou les personnes qui ont la garde du mineur. Le tribunal de la jeunesse est compétent en tant que seule instance pour connaître des procédures de recours à charge de mineurs d'âge.

Article 42

Cet article prévoit que la décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours (un mois), à l'instar de ce qui est prévu à la STIB, la SNCB et dans la loi relative aux sanctions administratives communales. La notification d'une contrainte n'est ainsi plus nécessaire, ce qui permet de simplifier et raccourcir considérablement la longueur de la procédure.

L'article précise également les personnes qui sont civilement responsables du paiement de l'amende lorsque le contrevenant est mineur, par le biais de l'article 1384 de l'ancien Code civil, comme c'est le cas pour les amendes infligées par la SNCB et par les sanctionneurs communaux. La mesure dissuasive est dès lors double : elle vise tant le mineur que ses parents.

Article 43

Cet article a pour but de faire respecter le principe général de droit « non bis in idem ».

Lors du constat d'un délit, le procès-verbal est envoyé au Procureur du Roi, qui dispose alors d'un délai de deux mois pour prendre une initiative procédurale ou décider de classer sans suite. Dans ces hypothèses, aucune sanction administrative ne peut plus être imposée. Par contre, si à l'expiration du délai dont il dispose, le procureur du Roi n'a donné aucune suite ou si, pendant ce délai, il informe l'agent sanctionneur qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction car une amende administrative serait une réponse plus appropriée, l'agent sanctionneur recouvre son droit d'infliger une amende administrative. Passé ce délai, les faits ne peuvent être sanctionnés que de manière administrative.

Article 44

Cet article prévoit que la décision d'infliger une amende administrative doit être prise dans les 3 mois à compter du constat de l'infraction. La longueur de la procédure est ainsi réduite de moitié, dans le but d'une part, que le contrevenant connaisse plus rapidement l'issue de son dossier, et d'autre part d'augmenter le taux de recouvrement des amendes, le temps étant un facteur défavorable en la matière.

Cet article précise le délai de prescription des amendes administratives. Ce délai, qui n'était pas spécifié auparavant, est fixé à 5 ans et s'aligne ainsi sur la STIB, la SNCB et les sanctions administratives communales.

Article 45

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 46

Cet article remplace l'intitulé du chapitre IVter, ce qui a pour effet d'introduire un chapitre destiné à se conformer au 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 (ci-après « RGPD »).

Articles 47

Cet article modifie l'article 36quinquies du décret du 21 décembre 1989, dont le contenu initial a été repris à l'article 2/2, alinéa 1^{er} du présent projet.

La modification a pour objectif d'assurer la mise en conformité du décret avec les exigences du RGPD.

Les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre dans le cadre de l'exécution du décret reposent notamment sur la base juridique prévue à l'article 6, §1er, e), du RGPD, à savoir le traitement nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. En l'espèce, ces traitements s'inscrivent dans la mission d'intérêt général confiée aux autorités publiques régionales et à l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), consistant à organiser et garantir le service public de transport en commun en Région wallonne.

Cette base de licéité doit être lue conjointement avec l'article 6, §3, du RGPD, qui prévoit que le traitement fondé sur l'article 6, §1er, e), doit reposer sur une base en droit de l'Union ou en droit d'un État membre définissant la mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique. Le considérant 45 du RGPD précise à cet égard que le traitement doit être fondé sur une base juridique claire et prévisible permettant aux personnes concernées d'anticiper les traitements susceptibles d'être réalisés.

Pour le surplus, dans le cadre de ses relations contractuelles, l'OTW peut être amené à effectuer certains traitements de données nécessaires à l'exécution d'un contrat conclu avec la personne concernée, sur la base de l'article 6, §1er, b), du RGPD. Tel peut notamment être le cas pour les traitements liés à la gestion d'un abonnement, à la délivrance de titres de transport ou à la gestion de services associés.

En outre, pour certains traitements réalisés en soutien à ses activités ou à l'exercice de ses missions d'intérêt public, l'OTW peut également apprécier l'existence d'un intérêt légitime au sens de l'article 6, §1er, f), du RGPD, sous réserve de la mise en balance requise entre cet intérêt et les droits et libertés

fondamentaux des personnes concernées, conformément au considérant 47 du RGPD. Dans d'autres hypothèses, lorsque les conditions légales sont réunies, le traitement pourra être fondé sur le consentement de la personne concernée conformément à l'article 6, §1er, a), du RGPD, lequel doit être libre, spécifique, éclairé et univoque, comme le rappelle le considérant 32 du RGPD.

L'orientation retenue par le décret consiste à insérer une clause générale relative aux traitements de données à caractère personnel. Une telle approche vise à assurer une meilleure visibilité et un encadrement transversal de l'ensemble des traitements nécessaires à l'exercice des missions confiées à l'OTW. Ces traitements concernent notamment la gestion des titres de transport personnalisés, la gestion de la relation clientèle, la lutte contre la fraude ainsi que certaines missions liées à la police de la circulation.

Cette approche s'inscrit également dans le respect des principes généraux du traitement des données consacrés à l'article 5 du RGPD, parmi lesquels figurent notamment les principes de licéité, de loyauté et de transparence, de limitation des finalités, de minimisation des données et de limitation de la conservation. Le considérant 39 du RGPD souligne à cet égard que toute opération de traitement doit être transparente pour les personnes concernées et que celles-ci doivent être informées des finalités et des modalités du traitement.

Il convient toutefois de rappeler que, conformément à l'interprétation retenue par l'Autorité de protection des données (APD), l'existence d'une mission d'intérêt public consacrée par une norme suffit, en principe, à constituer la base légale du traitement au sens de l'article 6, §1er, e), du RGPD. Cette interprétation découle également du considérant 41 du RGPD, selon lequel la base juridique du traitement peut résulter d'une norme de droit qui n'impose pas nécessairement une loi au sens formel, pour autant que celle-ci soit claire, précise et prévisible dans son application.

Comme le précise l'Autorité sur son site internet, la norme ne doit pas nécessairement mentionner expressément que la mission s'accompagne d'un traitement de données à caractère personnel. Elle dispose à cet égard que :

«cette norme ne doit pas mentionner expressément que la mission s'accompagne du traitement de données à caractère personnel. Il suffit que l'accomplissement de la mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique soit impossible sans traitement de données à caractère personnel. Prenons l'exemple d'une commune qui est compétente pour organiser sur son territoire la politique relative au stationnement. Elle décide de réserver aux riverains les places de stationnement d'une rue déterminée. Pour en bénéficier, les riverains doivent demander une carte de riverain. Pour délivrer cette carte, la commune traitera les données de ces riverains. »

Par ailleurs, le considérant 45 du RGPD confirme qu'un traitement fondé sur l'exécution d'une mission d'intérêt public peut être prévu par une base juridique qui n'a pas nécessairement à détailler l'ensemble des opérations de traitement envisagées, pour autant que l'objectif poursuivi soit suffisamment déterminé.

Néanmoins, lorsque le législateur consacre explicitement un traitement de données dans une norme juridique, l'Autorité de protection des données considère, au titre du principe de légalité au sens formel

et du principe de prévisibilité, que la norme devrait intégrer un certain nombre d'éléments essentiels du traitement. Ceux-ci peuvent notamment concerner les catégories de données traitées, les finalités poursuivies, les catégories de personnes concernées ou encore les destinataires des données. Cette exigence s'inscrit dans la logique du considérant 41 du RGPD, qui souligne que la base juridique doit être suffisamment claire et précise.

Dans ce contexte, les éléments les moins essentiels du traitement peuvent être précisés par le pouvoir exécutif. Il est dès lors opportun que la clause générale relative aux traitements de données renvoie explicitement à des arrêtés d'exécution adoptés par le Gouvernement wallon, permettant de préciser les modalités pratiques de mise en œuvre des traitements.

Un tel renvoi explicite vers des arrêtés du Gouvernement wallon assure à la fois la conformité au RGPD et la flexibilité nécessaire à l'adaptation des traitements aux évolutions technologiques et organisationnelles du service public de transport. Il permet également de garantir le respect du principe de responsabilité (« accountability ») consacré à l'article 5, §2, du RGPD, selon lequel le responsable du traitement doit être en mesure de démontrer le respect des principes applicables au traitement des données à caractère personnel.

Article 48

Cet article autorise l'OTW à installer des caméras de surveillance sur son réseau et à traiter des données à caractère personnel impliquées. Il explicite les finalités du traitement, leur partage avec la police, la durée de conservation et habilite le Gouvernement à exécuter cet article.

Article 49

La régionalisation de la SNCV a été réalisée. L'article 40 du décret du 21 décembre 1989 est à présent sans utilité. L'article 41 est abrogé en raison de la suppression des organes de consultation des bassins de mobilité. L'article 42 est redondant avec le nouvel article 18.

Disposition transitoire

Article 50

Cet article prévoit la transition entre l'ancien et le nouveau système de répression des infractions de fraudes et d'incivilité dans les services réguliers et réguliers spécialisés en Wallonie. La date de commission des faits déterminera le droit applicable.

Dispositions finales

Article 51

L'article 7 introduisant l'article 2bis dans le décret du 21 décembre 1989 n'est pas cohérent avec certains articles de l'arrêté du régent du 20 septembre 1947 portant le Règlement déterminant les conditions générales relatives aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services

spécialisés et aux services occasionnels car ces articles cadraient les tarifs des opérateurs. Il convient d'abroger explicitement ces articles en ce qui concerne les services de l'OTW uniquement, et ce à l'instar de la Communauté flamande, qui a abrogé certains articles de cet arrêté du régent uniquement pour ce qui concerne le transport régulier et le transport régulier temporaire, organisés par la VVM (Vlaamse Vervoermaatschappij, c'est-à-dire « De Lijn »).

Article 52

Cet article abroge deux arrêtés :

1°

Cet arrêté prévoyait des modalités en lien avec les anciennes sociétés d'exploitation et n'est plus pertinent au regard de la fusion opérée en 2019.

2°

Cet arrêté fixait la formule et les modalités d'adaptations des tarifs de l'OTW. Or, il est visé que l'OTW fixe lui-même ses tarifs en vertu de son accroissement d'autonomie en la matière et que l'indexation annuelle est prévue à présent par décret.

Article 53

Cet article prévoit une entrée en vigueur rapide, au jour de la publication du Moniteur belge.

L'entrée en vigueur des articles 27 à 48 relatifs à la surveillance et à la sanction des incivilités et des fraudes des usagers et du public est fixée au 1^{er} janvier 2028. Le Gouvernement peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure au 1^{er} janvier 2028, une fois que l'arrêté définissant les infractions est adopté et que le système de surveillance et de sanction est complet et cohérent, ceci devant être fait simultanément à l'abrogation des articles 36ter et 36quater.