



# CONSEIL D'ÉTAT

## section de législation

avis 75.266/AG/4  
du 6 mars 2024

sur

un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif aux règles régionalisées du Code de la voie publique et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie'

Le 29 décembre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de soixante jours prorogé à septante-cinq jours \*, sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif aux règles régionalisées du Code de la voie publique et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie'.

Pour ce qui concerne la compétence, le projet a été examiné par l'assemblée générale le 5 mars 2024. L'assemblée générale était composée de Wilfried VAN VAERENBERGH, premier président du Conseil d'État, Jeroen VAN NIEUWENHOVE et Bernard BLERO, présidents de chambre, Luc CAMBIER, Koen MUYLLE, Christine HOREVOETS, Géraldine ROSOUX et Elly VAN DE VELDE, conseillers d'État, Marianne DONY et Bruno PEETERS, assesseurs, et Wim GEURTS, greffier en chef.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, premiers auditeurs, et Aurore PERCY, auditeur.

Pour le surplus, le projet a été examiné par la quatrième chambre le 6 mars 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Géraldine ROSOUX, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 6 mars 2024.

\*

---

\* Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de soixante jours est prorogé à septante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par l'assemblée générale en application de l'article 85.

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

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

### COMPÉTENCE

1. En matière de transport par route et de sécurité routière, il y a lieu de tenir compte :

– d'une part, des compétences de l'autorité fédérale en matière « de police générale et de [...] réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi [que de] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport » (article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', ci-après : « LSRI »),

et

– d'autre part des compétences transférées aux régions par la LSRI, à savoir,

« X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport :

1<sup>o</sup> les routes et leurs dépendances ;

[...]

2<sup>o</sup> *bis* le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges ;

[...]

8<sup>o</sup> le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs ;

[...]

12<sup>o</sup> les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des routes et de leurs dépendances, et des voies hydrauliques et leurs dépendances ;

13<sup>o</sup> la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transport exceptionnel par route, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières radioactives, de transport d'explosifs et de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population ;

[...]

XII. En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière :

1<sup>o</sup> la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes telles que définies à l'article 1<sup>er</sup>, j), de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968 ;

2° la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que le contrôle de la signalisation routière, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires ;

3° la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions et la signalisation du chargement ;

4° le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ;

5° l'homologation des radars et autres instruments liés aux compétences régionales ;

6° la réglementation en matière d'écologie et d'examens relatifs à la connaissance et à l'aptitude qui sont nécessaires pour conduire des véhicules de chaque catégorie, y compris l'organisation et les conditions d'agrément des écoles de conduite et des centres d'examen et y compris le contrôle de l'aptitude à la conduite des conducteurs et candidats-conducteurs souffrant d'une diminution des aptitudes fonctionnelles, à l'exception de la compétence fédérale concernant la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, étant entendu que les habitants d'une région sont libres de fréquenter une école de conduite ou de passer les examens dans un centre d'une autre région et étant entendu qu'une école de conduite reconnue dans une région peut également opérer dans les autres régions ;

7° la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière ».

S'agissant des transferts de compétences opérés par la sixième réforme de l'État en matière de police de la circulation routière, le commentaire de l'article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième Réforme de l'État' précise ce qui suit :

« 1. Les règles de police de la circulation routière restent de compétence fédérale, à l'exception de certains transferts de compétences aux régions

Actuellement, la compétence d'élaborer les règles de police de la circulation routière revient à l'autorité fédérale. Il est, en effet, communément admis que l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles attribue une réserve de compétence à l'autorité fédérale pour l'élaboration des règles de police générale (qui comprennent notamment les règles de police de la circulation routière). Cette réserve de compétence a été confirmée à de nombreuses reprises par la Cour constitutionnelle <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Note de bas de page n° 1 du document parlementaire cité : C.C., arrêt n° 2/97 du 16 janvier 1997 : « [...] l'adoption des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports ne relève pas de la compétence attribuée aux régions en ce qui concerne les travaux publics et le transport » (considérant B.4.2.). Dans le même sens, voyez aussi C.C., 18 janvier 1996, n° 5/96 ; C.C., 28 novembre 1996, n° 68/96 ; C.C., 6 décembre 2000, n° 127/2000 ; C.C., 22 novembre 2006, n° 172/2006 ; C.C., 11 janvier 2012, n° 2/2012.

La présente proposition de loi spéciale prévoit que le code de la route reste de la compétence de l'autorité fédérale, à l'exception du transfert aux régions des compétences suivantes :

a) La détermination des limites de vitesse sur la voie publique, sauf sur les autoroutes

[...]

b) La réglementation en matière de placement et de contrôle de la signalisation routière sur les routes, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires

[...]

c) La réglementation en matière de masse maximale autorisée, masses par essieux des véhicules sur la voie publique, sûreté de chargement

[...]

d) Règlementation relative au transport dangereux et exceptionnel

[...]

e) Le contrôle des règles de police de la circulation routière qui sont régionalisées, en ce compris la fixation des sanctions administratives et pénales

[...] » <sup>2</sup>.

2.1. À la lumière des règles répartitrices de compétences ainsi rappelées, le projet donne lieu aux observations suivantes.

2.2. L'article 2, alinéa 2, du projet énonce notamment que

« les articles 20, 21 et 22 du Code de la voie publique ne sont pas applicables aux véhicules de l'administration affectés à la surveillance, au contrôle et à l'entretien de la voirie, lorsqu'[ils] sont inconciliables avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule ».

Les articles 20, 21 et 22, en projet du Code de la voie publique fédéral sur lequel la section de législation a donné ce jour l'avis 75.256/AG (ci-après : « le Code de la voie publique fédéral »), fixent des règles relatives à l'arrêt et au stationnement.

---

<sup>2</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, pp. 133-139.

La Région wallonne entend ainsi prévoir des exceptions à des règles établies par l'autorité fédérale dans le cadre de sa compétence en matière de police de la circulation routière. Il n'appartient pas aux régions de régler, ici en le limitant, le champ d'application de dispositions adoptées par l'autorité fédérale dans l'exercice de ses compétences propres. Or, telle est, aussi bien d'un point de vue formel que matériel, la portée de l'article 2, alinéa 2, du projet.

En effet, en créant un régime d'exception aux règles d'arrêt et de stationnement pour les « véhicules de l'administration affectés à la surveillance, au contrôle et à l'entretien de la voirie », lorsqu'elles « sont inconciliables avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule », l'article 2, alinéa 2, du projet tend à prévoir des règles générales de circulation routière applicables à une catégorie de véhicules. De telles règles sont demeurées de la compétence de l'autorité fédérale.

L'article 2, alinéa 2, du projet sera revu afin d'omettre la référence qui y est faite aux articles 20 à 22 du Code de la voie publique fédéral.

Une observation analogue vaut pour l'article 28, alinéa 2, du projet.

2.3. L'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, du projet énumère les agents compétents pour rechercher et constater les infractions énumérées à l'annexe. L'alinéa 2 énonce ce qui suit :

« Concernant le 2<sup>o</sup>, les agents des sociétés de transport en commun sont investis d'un mandat de police judiciaire pour constater des infractions concernant les signaux en lien avec la circulation des transports en commun. Cela pour autant que le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale ne soit pas présent sur les lieux de l'intervention ».

Sur la base de leur compétence en matière de travaux publics et de transport et de sécurité routière, les régions peuvent désigner les agents compétents pour assurer le respect des dispositions en la matière qui ressortissent des compétences régionales <sup>3</sup>.

Pour déterminer si l'auteur du projet est compétent pour adopter l'article 3, alinéa 2, du projet, il convient de vérifier si les infractions qui y sont visées relèvent bien de la compétence de la Région wallonne <sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Voir notamment en ce sens l'avis 62.264/3 donné le 8 novembre 2017 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 17 novembre 2017 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de ladingzekering'.

<sup>4</sup> Voir en ce sens l'avis 66.035/4 donné le 20 mai 2019 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ».

Si l'intention est de permettre aux agents des sociétés de transport en commun de constater également les « infractions concernant les signaux », prévus par le Code de la voie publique fédéral, qui sont « en lien avec la circulation des transports en commun », l'article 3, alinéa 2, du projet vise des règles qui relèvent de la police générale de la circulation routière, pour laquelle l'autorité fédérale est demeurée compétente. Il ne pourrait, en effet, être soutenu que les règles visées relèvent de la compétence des régions en matière de transports en commun urbain et vicinal (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8°, de la LSRI). Comme le précisent en effet les travaux parlementaires de la loi spéciale du 8 août 1988 'modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles' :

« La compétence sur les transports urbains et vicinaux par métro, pré-métro ou semi-métro, par tram, trolleybus et autobus, qui est transférée aux Régions comprend plus particulièrement : le statut des sociétés de transport, la conclusion de contrats de gestion, l'infrastructure tant en surface que souterraine, l'organisation de réseaux et les autorisations y afférentes, les tarifs et les réductions tarifaires accordées, les contrats avec les loueurs de services de transport, le mode de calcul de l'indemnité qui leur est payée ainsi que les services de transports régionaux transfrontaliers » <sup>5</sup>.

La compétence des régions en matière de transports en commun urbain et vicinal n'inclut pas celle de fixer des règles relevant de la police générale de la circulation routière applicables à ces transports en commun. Par conséquent, l'auteur du projet n'est pas compétent pour déterminer les catégories d'agents qualifiés pour veiller au respect des signaux prévus par la réglementation fédérale et qui sont « en lien avec la circulation des transports en commun ».

La disposition demeure en revanche dans les limites des compétences régionales si l'article 3, alinéa 2, du projet doit être compris comme ne s'appliquant qu'aux infractions énumérées à l'annexe, dans le prolongement de ce que prévoit la phrase introductive de l'alinéa 1<sup>er</sup>. Dans ce cas, la compétence confiée aux agents des sociétés de transport en commun ne concerne que les infractions, au sens de l'annexe, relatives aux signaux en lien avec les transports en commun, à savoir, conformément au point k) de l'annexe, l'excès de vitesse par rapport aux signaux routiers qui (en dehors des autoroutes) imposent une vitesse maximale aux autobus et autocars.

2.4. L'article 6 du projet figure dans le chapitre 3 « La vitesse », section 1<sup>ère</sup> « Règles générales ». Il a pour objet de définir des prescriptions générales en matière de prudence et des règles relatives à l'adaptation de la vitesse en fonction des obstacles.

---

<sup>5</sup> *Doc. parl.*, Chambre, 1988, n° 516/001, p. 16.

Les régions sont compétentes pour déterminer les « limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes » (article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 1<sup>o</sup>, de la LSRI). Le commentaire de l'article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 précise à cet égard ce qui suit :

« En ce qui concerne la notion de 'limites de vitesse', il s'agit des limitations de vitesse en fonction du type de voirie, de la catégorie des véhicules et des circonstances atmosphériques. Il convient de se baser sur celles qui sont clairement indiquées aux articles 11, 22bis, 3<sup>o</sup>, 22ter1, 1<sup>o</sup>, 22quater, 22sexies2, alinéa 2, 22septies2, alinéa 1<sup>er</sup>, et 22nonies, dernier alinéa, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. La notion de 'limites de vitesse' n'englobe par contre pas les règles de comportement telles que visées à l'article 10 du même arrêté » <sup>6</sup>.

En ce qu'il prescrit des règles générales de comportement, dont certaines sont d'ailleurs analogues à celles prévues par l'article 10 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique', l'article 6 ne relève pas de la compétence de l'auteur du projet <sup>7</sup>.

2.5. Insérés dans une disposition relative aux dimensions du chargement, les paragraphes 7 et 8 de l'article 9 du projet énoncent ce qui suit :

« § 7. Les trains de matériel publicitaire ne peuvent pas dépasser 25 mètres.

§ 8. Lorsque la longueur du chargement d'un triqueballe dépasse 12 mètres, un convoyeur suit à pied le chargement ».

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

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

Il doit cependant être rappelé que cette attribution de compétence ne concerne, pour les véhicules proprement dits, que la masse maximale autorisée ou la masse par essieux, et non leurs dimensions maximales <sup>8</sup>.

<sup>6</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 134. Voir également le rapport de la Commission des affaires institutionnelles du Sénat, *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/5, pp. 198-199.

<sup>7</sup> Voir également, à cet égard, l'avis 67.508/4 donné le 8 juin 2020 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'article 59.13 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique'.

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

La réglementation relative aux dimensions maximales des véhicules continue, en effet, à relever de la compétence de l'Autorité fédérale ; cette question ne devant pas être confondue avec celle de la sûreté, des dimensions et la signalisation du chargement, qui a, pour sa part, été transférée aux régions » <sup>9</sup>.

L'article 9, § 7, du projet est relatif aux dimensions maximales d'un véhicule et n'a pas pour objet de régler la matière du transport exceptionnel par route (de la compétence des régions conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13<sup>o</sup>, de la LSRI). En conséquence, il relève de la compétence de l'autorité fédérale.

L'article 9, § 8, du projet ne prescrit pas une règle relative aux dimensions maximales du chargement, mais une règle générale de circulation routière « [l]orsque la longueur du chargement d'un triqueballe dépasse 12 mètres ».

Pareille règle ne peut être considérée de la compétence des régions que si elle s'inscrit dans le cadre de la compétence régionale en matière du transport exceptionnel par route au sens de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13<sup>o</sup>, de la LSRI.

À cet égard, il y a lieu d'observer ce qui suit.

La compétence reconnue aux régions de régler le transport exceptionnel par route ne concerne pas seulement la protection de l'infrastructure routière mais inclut également le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général. Il s'agit d'une exception à la compétence de principe de l'autorité fédérale en matière de réglementation de la circulation <sup>10</sup>.

Sur cette base, les régions sont compétentes pour prévoir qu'un certain type de véhicule exceptionnel doit être suivi par un convoyeur à pied.

Il se déduit du renvoi fait par les travaux parlementaires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 à l'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' <sup>11</sup> que pour qu'un véhicule, telle une remorque, puisse être considéré comme un « véhicule exceptionnel », il faut que ce véhicule « dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique ».

---

<sup>9</sup> *Doc. parl.*, Parl. w., 2016-2017, n° 624/1, pp. 13-14. Voir également l'avis 62.908/4 donné le 12 juillet 2018 sur un avant-projet devenu le décret du 4 avril 2019 'relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière', *Doc. parl.*, Parl. w., 2018-2019, n° 1299/1, pp. 34-43.

<sup>10</sup> Voir C.E., 25 novembre 2020, n° 249.037, *Belgische Staat c. Vlaams Gewest*, n° 9.2. Cet arrêt énonce encore que cette compétence comprend le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général, tels les entraves à la circulation et la prévention des accidents (n° 9.4).

<sup>11</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 136.

Le dossier ne contient aucune indication dont il résulterait que c'est dans ce cadre que la disposition à l'examen est envisagée. Ce ne serait, toutefois, qu'à cette condition et dans cette mesure que l'article 9, § 8, du projet pourrait être considéré comme relevant des compétences de la Région wallonne.

2.6. L'article 11 du projet est relatif à la signalisation du plateau élévateur ou d'un « autre dispositif fixé à l'arrière du véhicule et destiné à faciliter le chargement et le déchargement ».

À propos de la compétence transférée aux régions en matière de sûreté de chargement, de dimensions et de signalisation du chargement, les travaux préparatoires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 énoncent ce qui suit :

« La sûreté de chargement renvoie aux prescriptions générales en matière de règles de chargement, visées aux articles 2.55 à 2.60, 45, 45bis, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, tel que modifiés par l'arrêté royal du 27 avril 2007.

Le présent transfert porte également sur les dimensions et la signalisation du chargement, telles que visées aux articles 46 et 47 du même arrêté royal »<sup>12</sup>.

La compétence de déterminer les règles relatives à la signalisation des plateaux élévateurs ou à d'autres dispositifs destinés à faciliter le chargement et le déchargement, lesquelles sont actuellement fixées à l'article 47bis de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975, n'a, en revanche, pas été transférée aux régions.

2.7. L'article 13 du projet a pour objet d'édicter les règles de conduites en cas de perte de chargement sur la voie publique.

De telles règles ne relèvent pas des prescriptions relatives à la sûreté du chargement, ou aux dimensions et signalisation du chargement (article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 3°, de la LSRI).

Elles ne relèvent pas davantage de la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que de contrôle de la signalisation routière<sup>13</sup> (article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 2°, de la LSRI).

---

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> À l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires.

À ce propos, les travaux préparatoires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 apportent les précisions suivantes :

« Cette disposition prévoit le transfert de la compétence en matière d'exigences techniques et de placement et de contrôle de la signalisation routière. La définition de la signalisation routière même continuera à relever de la compétence de l'autorité fédérale. Par signalisation routière, l'on entend les signaux lumineux de signalisation, les signaux routiers et les marques routières. Il s'agit de la matière réglée en tout cas par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et de ses annexes et l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. Il s'agit également des conditions générales de placement telles qu'actuellement prévues par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique »<sup>14</sup>.

Du renvoi fait par les travaux préparatoires aux exigences générales en matière de placement de la signalisation routière et à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 'relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique', il peut être déduit que la signalisation des obstacles sur la voie publique relève de la compétence des régions<sup>15</sup>. Cette compétence inclut uniquement la compétence de déterminer les signaux lumineux, les panneaux et les marques au moyen desquels les obstacles sur la voie publique sont signalés.

En prévoyant que lorsque tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement enlevé, le conducteur prend les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité de la circulation et signaler l'obstacle et doit porter une veste de sécurité rétro-réfléchissante en sortant du véhicule lorsque l'incident se produit dans un tunnel, ce n'est pas la signalisation des obstacles sur la voie publique qui est réglée par l'article 13 du projet, mais bien le comportement à adopter par les usagers dans ces circonstances. Tel que le dispositif est conçu, il énonce des règles qui se rattachent à la police générale de la sécurité routière et relève de la compétence de l'autorité fédérale.

L'article 13 sera omis du projet.

2.8. L'article 14 du projet a pour objet de déterminer le nombre de véhicules qui peuvent être tractés par un cycle, un véhicule à moteur et un véhicule à traction animale, et des dérogations à cette règle, ainsi que la longueur totale maximale des trains de véhicules qui y dérogent.

---

<sup>14</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 135.

<sup>15</sup> Voir en effet les articles 60.2 et 78.2 du Code de la route et l'article 10 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999.

En l'espèce, pour adopter l'article 14, l'auteur du projet ne peut pas se fonder sur les exceptions à la compétence de principe, demeurée fédérale, de fixer les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, à savoir les compétences régionales en matière de réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que de sûreté de chargement et dimensions et signalisation du chargement.

Il ne peut pas davantage se fonder sur la compétence des régions en matière de gestion des infrastructures routières (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, de la LSRI). Il ne s'agit, en effet, pas de normes dont l'objectif premier serait de protéger les routes et leurs dépendances, mais bien de règles destinées à assurer la fluidité et la sécurité de la circulation routière ainsi qu'à prévenir les situations dangereuses. Enfin, les règles relatives aux nombres de véhicules tractés ne sont pas des règles relatives au « transport exceptionnel », dès lors que ces règles ne sont pas conçues en vue de s'appliquer aux véhicules qui dérogent aux limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la voie publique fédéral et le règlement technique.

Il découle de ceci que les règles édictées par l'article 14 du projet sont demeurées de la compétence de l'autorité fédérale.

2.9. L'article 15 du projet prescrit une règle d'interdiction de dépassement applicable aux conducteurs de trains de véhicules plus longs et plus lourds.

La question se pose de savoir si la Région wallonne est compétente pour adopter cette règle dans le cadre de sa compétence pour régler le transport exceptionnel par route (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13<sup>o</sup>, de la LSRI).

À cet égard, il y a lieu d'observer ce qui suit.

La compétence reconnue aux régions de régler le transport exceptionnel par route ne concerne pas seulement la protection de l'infrastructure routière mais inclut également le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général. Il s'agit d'une exception à la compétence de principe de l'autorité fédérale en matière de réglementation de la circulation <sup>16</sup>.

Sur cette base, les régions sont compétentes pour consacrer une règle d'interdiction de dépassement.

---

<sup>16</sup> Voir C.E., 25 novembre 2020, n° 249.037, *Belgische Staat c. Vlaams Gewest*, n° 9.2. Cet arrêt énonce encore que cette compétence comprend le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général, tels les entraves à la circulation et la prévention des accidents (n° 9.4).

Il se déduit du renvoi fait par les travaux parlementaires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 à l'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels'<sup>17</sup> que pour qu'un véhicule puisse être considéré comme un « véhicule exceptionnel », il faut que ce véhicule « dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique ».

Le dossier ne comporte pas d'indication dont il résulterait que l'intention de l'auteur du projet est d'imposer cette règle d'interdiction de dépassement spécifiquement aux véhicules plus longs et plus lourds qui correspondent à la notion de véhicules exceptionnels, à savoir les véhicules qui dépassent les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la voie publique et le règlement technique. Ce ne serait, toutefois, qu'à cette condition et dans cette mesure que l'article 15 du projet pourrait être considéré comme relevant des compétences de la Région wallonne.

À cet égard, la section de législation observe que l'article 1<sup>er</sup>, § 5, 2<sup>o</sup>, du décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes' indique, dans le cadre de l'habilitation donnée au Gouvernement en vue de déterminer la combinaison de véhicules, que « la longueur du train de véhicules ne peut pas excéder 25,25 mètres, et sa masse maximale autorisée ne pas excéder 60 tonnes ». L'article 1<sup>er</sup>, 5<sup>o</sup>, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 octobre 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes' définit « le VLL » comme « le train de véhicules visé à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 26 mai 2016 d'une longueur maximale de 25,25 mètres et d'une masse en charge de maximum 60 tonnes ». L'article 32bis de l'arrêté royal du 15 mars 1968 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité', tel que complété par un arrêté royal du 18 mars 2018<sup>18</sup>, fixe en son point 3.1.3.7 la longueur maximale des trains routiers de véhicules plus longs et plus lourds à 25, 25 mètres. L'article 40, § 2, alinéa 2, du Code de la voie publique fédéral prévoit toutefois que « [l]a longueur totale des trains de véhicules ne peut pas dépasser 25 m, sauf pour les véhicules des forces armées ». Il en résulte que, compte tenu de l'article 40, § 2, alinéa 2, du Code de la voie publique fédéral, les véhicules plus longs et plus lourds dont la longueur totale des trains dépasse 25 mètres constituent des véhicules exceptionnels qui peuvent être soumis à l'interdiction de dépassement prévue par l'article 15 du projet.

Toutefois, l'auteur du projet devrait s'assurer auprès du gouvernement fédéral que telle est bien la portée de l'article 40, § 2, alinéa 2, du Code de la voie publique fédéral<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 136.

<sup>18</sup> Arrêté royal du 18 mars 2018 'modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique concernant les écocombis'.

<sup>19</sup> Auquel cas il convient, dans l'intérêt de la sécurité juridique, également d'abroger l'article 32bis, point 3.1.3.7, de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

2.10. L'article 17 du projet définit de nouveaux panneaux de signalisation.

Il ressort des développements qui figurent dans les travaux préparatoires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 à propos de la compétence transférée aux régions en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que de contrôle de la signalisation routière<sup>20</sup> que l'auteur du projet est sans compétence pour adopter l'article 17, qui crée de nouveaux panneaux de signalisation routière relevant des règles de police générale de la circulation routière et en détermine la signification.

2.11. L'article 18 du projet a pour objet d'habiliter le ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions ou son délégué à autoriser, dans le cadre d'essais ou de projets-pilotes et à titre exceptionnel, notamment des dérogations au Code de la voie publique fédéral.

Or, ainsi qu'il a déjà été observé, la réglementation des projets-pilotes relève à la fois :

– des compétences de l'Autorité fédérale en matière de police générale – à l'exception des règles de police de la navigation sur les voies navigables visées à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 10°, de la LSRI – et de réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi que de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la LSRI, et

– des compétences attribuées aux régions en matière de routes et de leurs dépendances (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1°, de la LSRI) ainsi qu'en matière de réglementation relative à la masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique et de sûreté, de dimensions et de signalisation du chargement (article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 3°, de la LSRI)<sup>21-22-23</sup>.

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « ainsi qu'au Code de la voie publique » seront omis, afin de ne pas habiliter le ministre à adopter des dispositions qui empiètent sur les compétences de l'autorité fédérale<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> Voir l'observation 2.7.

<sup>21</sup> Voir l'avis 59.720/2/V donné le 10 août 2016 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 octobre 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes'.

<sup>22</sup> Le même raisonnement peut être tenu s'agissant des essais.

<sup>23</sup> Conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13°, de la LSRI, les régions sont également compétentes lorsque la réglementation de projets-pilotes relève de la matière du transport exceptionnel par route.

<sup>24</sup> Pour les projets-pilotes et les essais relevant de la matière du transport exceptionnel par route, la Région est compétente pour prévoir des règles spécifiques en vue d'assurer la sécurité et la fluidité du transport exceptionnel, en tenant compte de l'impact de ce type de transport sur la circulation routière en général (voir l'observation 2.5). De telles règles constituent des règles de sécurité particulière que l'autorité régionale est habilitée à prendre dans l'exercice de ses compétences en matière de transport exceptionnel par route. Il revient à l'autorité régionale de déterminer ces règles plutôt que de procéder par la voie d'autorisations de déroger au Code de la voie publique fédérale. Il n'appartient en effet pas aux Régions d'accorder des autorisations en vue de déroger à des dispositions prises par l'autorité fédérale dans le cadre de ses compétences propres.

2.12. L'article 21 du projet sera revu afin de préciser que la disposition ne s'applique pas au transport de matières radioactives, d'explosifs et de matières animales qui présentent un danger pour la population, pour lesquelles l'autorité fédérale est demeurée compétente en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13°, de la LSRI.

2.13. L'article 28, alinéa 1<sup>er</sup>, du projet énonce ce qui suit :

« Le ministre qui a la gestion des routes dans [ses] attributions ou son délégué peut prendre toutes les mesures provisoires pour régler la circulation en un point déterminé d'une voie publique, en raison de circonstances particulières ».

Il ressort de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle que les régions sont compétentes pour adopter des dispositions qui concernent le domaine des règlements complémentaires de circulation routière<sup>25</sup>. Cette compétence a été confirmée à l'occasion de la sixième réforme de l'État, pour ce qui concerne la tutelle des régions sur les règlements complémentaires en matière de circulation routière.

Toujours selon la Cour constitutionnelle, « [l]es règlements complémentaires ont [...] un champ d'application particulier et visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. De par leur nature même, les règlements complémentaires de circulation ne peuvent comporter de règles de police générale »<sup>26</sup>.

L'habilitation conférée au ministre (ou à son délégué) prévue à l'article 28 du projet est limitée à l'adoption de mesures provisoires en raison de circonstances particulières, en un point déterminé d'une voie publique. Par conséquent, il peut être considéré que les mesures ainsi adoptées visent à « adapter la réglementation sur la circulation routière aux circonstances locales ou particulières » et s'inscrivent dès lors dans la cadre de la compétence régionale en ce qui concerne les règlements complémentaires de sécurité routière. À la lumière de ces considérations, il peut être conclu que l'article 28 du projet relève de la compétence des régions.

2.14. L'article 29 du projet énonce l'interdiction de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie, et énonce les exceptions à cette règle.

Il ne s'agit pas d'une matière transférée aux régions, mais d'une règle qui ressort de la compétence de l'autorité fédérale au titre de sa compétence de police de la circulation routière.

<sup>25</sup> Voir C.C., 27 mai 2010, n° 59/2010, B.7.4 ; C.C., 11 janvier 2012, n° 2/2012, B.8 ; C.C., 28 mars 2013, n° 48/2013, B.5.4 ; C.C., 23 avril 2015, n° 44/2015, B.11.7.

<sup>26</sup> C.C., 27 mai 2010, n° 59/2010, B.7.2 ; C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010, B.6.2 ; C.C., 28 mars 2013, n° 48/2013, B.5.2 ; C.C., 23 avril 2015, n° 44/2015, B.11.6.

2.15. Compte tenu des observations formulées au sujet de la compétence de l'auteur de l'acte pour adopter les articles 18 et 28 du projet, les articles 32 et 33, 7° et 8°, en projet de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 'relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie' seront revus.

2.16. L'annexe sera revue à la lumière des observations qui précèdent, afin d'omettre les infractions aux règles énoncées par les dispositions du projet qui ne relèvent pas de la compétence de l'auteur du projet.

2.17. Pour ce qui concerne les règles de police de la circulation routière qui demeurent de la compétence de l'autorité fédérale, il peut, en outre, être rappelé que l'article 6, § 4, 3°, alinéa 3, de la LSRI prévoit la possibilité pour les gouvernements de région d'intervenir dans leur adoption ou leur modification dans les termes suivants :

« Chaque gouvernement régional peut proposer des modifications aux règles de police de la circulation routière. L'autorité fédérale compétente les soumet à la concertation avec les gouvernements des trois régions. En cas de consensus sur ces modifications, le Roi les adopte ou les dépose à la Chambre des représentants ».

Par ailleurs, il s'impose à l'autorité fédérale comme aux régions de respecter le principe de proportionnalité, en s'abstenant d'adopter de dispositions qui seraient de nature à rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice par une autre entité fédérée de ses compétences propres.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### PRÉAMBULE

1. Un nouvel alinéa 2 sera consacré au visa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 16 mars 1968 'relative à la police de la circulation routière', qui offre également un fondement juridique au projet.

2. À l'alinéa 2, il y a lieu de viser également les articles 14, 15, § 6, 33 et 34 du décret du 4 avril 2019 'relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière', qui offrent un fondement juridique au projet.

3. Les alinéas 6 à 8 seront complétés par la date à laquelle les formalités ont été accomplies.

4. Dès lors que l'avis de la section de législation a été sollicité dans un délai de soixante jours, l'alinéa 8 sera rédigé comme suit :

« Vu l'avis 75.266/AG du Conseil d'État donné le 5 mars 2024, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; ».

## DISPOSITIF

### Article 1<sup>er</sup>

Il n'y a pas lieu de définir des termes déjà définis dans le décret du 4 avril 2019, auquel l'arrêté en projet donne exécution <sup>27</sup>.

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, le 3<sup>o</sup> sera omis.

### Article 2

L'alinéa 1<sup>er</sup> énonce :

« Les articles 6 à 8 ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par les agents qualifiés visés à l'article 3 ainsi qu'aux véhicules prioritaires qui accomplissent une mission prioritaire ».

Le projet sera complété afin d'y définir la notion de « véhicules prioritaires », en veillant à conserver la plus grande cohérence possible avec les dispositions fédérales similaires ; un renvoi ou une reproduction de ces dernières est ici envisageable <sup>28</sup>.

### Article 4

Dans l'avis 50.082/4 donné le 19 septembre 2011 sur un projet d'arrêté royal « modifiant le Code de la route », la section de législation a observé ce qui suit :

« L'article 6.4, alinéas 1<sup>er</sup> à 3, du projet, dispose :

‘6.4. Déplacement du véhicule.

Tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est tenu de le déplacer dès qu'il en est requis par un agent qualifié.

En cas de refus du conducteur ou si celui-ci est absent, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule. Le déplacement s'effectue aux risques et frais du conducteur et des civilement responsables, sauf si le conducteur est absent et le véhicule en stationnement régulier.

Cette faculté ne peut, dans les mêmes conditions, être exercée par un usager sans l'intervention d'un agent qualifié’.

La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas quelle serait la disposition légale habilitant l'auteur du projet à prévoir des règles spécifiques dérogeant au droit commun de la responsabilité civile pour ce qui concerne le déplacement de véhicules par un agent qualifié.

---

<sup>27</sup> *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, [www.conseildetat.be](http://www.conseildetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 96.

<sup>28</sup> Voir l'article 37 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 ainsi que les articles 2 et 32 du Code de la voie publique fédéral.

À défaut de pouvoir lui trouver un fondement légal adéquat, la deuxième phrase de l'article 6.4, alinéa 2, du projet, doit être omise <sup>29</sup> ».

Cette observation vaut également à propos du paragraphe 3, alinéa 2.

### Article 7

1. Au paragraphe 2, alinéa 3, les mots « le 1<sup>o</sup> » seront remplacés par les mots « l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> »
2. Au paragraphe 2, alinéa 5, les mots « le 2<sup>o</sup> » seront remplacés par les mots « l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup> ».
3. Au paragraphe 4, dès lors que l'article 28 du Code de la voie publique fédéral ne vise que les chemins réservés, les mots « ou parties de voie publique » seront omis.

### Article 8

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, la phrase est incomplète.
2. Au paragraphe 3, dès lors que l'article 40, § 2, du Code de la voie publique fédéral énonce des règles dérogatoires concernant les trains de véhicules, les mots « en dérogation à l'article 40, § 2 » seront remplacés par les mots « en application de l'article 40, § 2 ».

### Article 9

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, les mots « concernant le 1<sup>o</sup> » seront remplacés par les mots « concernant l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> ».
2. Au même alinéa, au b), par souci de sécurité juridique, les mots « comme ci-dessus » seront remplacés par l'indication de la subdivision précise à laquelle il est fait référence.
3. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 3, les mots « sous a) et b) ci-dessus » seront remplacés par les mots « à l'alinéa 2, a) et b) ».

---

<sup>29</sup> Note de bas de page n° 7 de l'avis cité : Une observation similaire a été formulée dans l'avis 42.448/4, donné le 12 mars 2007, à propos de l'article 2 du projet devenu l'arrêté royal du 27 avril 2007 'modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique'.

### Article 22

Au paragraphe 2, les mots « sous 1° et 2° et 3° » seront remplacés par les mots « au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 1° à 3° », et les mots « sous 4° » seront remplacés par les mots « au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 4° ».

### Article 25

Au paragraphe 6, la référence à un panneau additionnel M39 sera revue <sup>30</sup>.

### Article 28

À l'alinéa 3, l'auteur du projet vérifiera si le mot « limitent » ne doit pas être remplacé par le mot « imitent » <sup>31</sup>.

### Article 30

1. Les articles 19 à 23 du décret du 4 avril 2019 déterminent les amendes administratives en cas d'infractions aux règles, prévues par le décret, notamment relatives à la masse totale du véhicule ou de la combinaison de véhicule (article 19), au dépassement des dimensions autorisées du véhicule chargé (article 20) et au dépassement de la vitesse maximale autorisée (article 23).

L'article 24, § 1<sup>er</sup>, du décret du 4 avril 2019 habilite le Gouvernement à fixer les amendes administratives

« pour les infractions au présent décret et ses arrêtés d'exécution qui ne sont pas déterminées dans la présente section en fonction de l'importance de l'impact potentiel de l'infraction sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, la fluidité de la circulation, le coût économique pour la société et en tenant compte de l'intérêt économique qu'a l'auteur de l'infraction à les commettre.

Leur montant ne peut être inférieur à 30 euros ni supérieur à 6 500 euros ».

Dès lors que les articles 19 et 20 du décret du 4 avril 2019 déterminent avec précision le montant des amendes administratives pour les infractions relatives à la masse des véhicules et au dépassement des dimensions du véhicule chargé, l'auteur du projet n'est pas compétent pour adopter ces règles, ni pour les reproduire.

---

<sup>30</sup> Voir à cet égard le panneau additionnel M33-P30 défini à l'article 72, § 5, du Code de la voie publique fédéral.

<sup>31</sup> Voir le texte néerlandais de l'article 80.2, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975, dont le contenu est reproduit par l'article 28, alinéa 3, du projet, qui utilise le mot « nabootsen ».

Au surplus, dès lors que le montant des amendes administratives est déterminé par l'annexe, il n'y a pas lieu de rappeler, au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, la fourchette dans laquelle ces amendes s'inscrivent.

L'article 30 et l'annexe seront revus en conséquence.

2. Le paragraphe 2 est relatif au montant des amendes minorées et des sommes à consigner ou récupérer, conformément aux articles 33 et 34 du décret du 4 avril 2019.

Or, les articles 8 et 9 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 'portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents' donnent déjà exécution à ces dispositions.

Le paragraphe 2 sera soit omis, soit revu afin de préciser la manière dont il s'articule avec les articles 8 et 9 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022.

### Article 35

L'article 35 sera complété par la date d'entrée en vigueur du projet. Celle-ci ne sera pas antérieure à la date d'entrée en vigueur du Code de la voie publique fédéral.

LE GREFFIER

LE PREMIER PRÉSIDENT

Wim GEURTS

Wilfried VAN VAERENBERGH

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO