

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

2 JUILLET 2026

PROJET DE DÉCRET

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

RÉSUMÉ

Le présent projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 vise principalement à recentrer celui-ci sur l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) ainsi qu'à instaurer une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement, l'Administration et l'OTW, en renforçant l'autonomie et la flexibilité de ce dernier dans un objectif d'efficience.

Cette autonomie accrue concerne en particulier la fixation des tarifs et la définition de l'offre.

Le présent projet de décret vise également à mettre à jour le cadre légal concernant la fraude et les comportements inciviques sur le réseau LETEC, leur constatation et sanction, pour le rendre plus efficient et davantage cohérent avec celui des autres opérateurs de transport belges.

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 1370/2007 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 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 oeuvre 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, etc) ;
- 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 transports ⁽¹⁾.

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.

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 ;
- concerter 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^{er} 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 septembre 1976 ⁽²⁾. Ces infractions ne sont

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

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, alinéa 2, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ⁽³⁾ sanctionne de peines d'emprisonnement et d'amende pénale ces délits.

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 royal du 15 septembre 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'arrêté royal du 15 septembre 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 décembre 1946. Ces deux systèmes coexistent juridiquement ⁽⁴⁾.

Par conséquent,

1) pour les incivilités et fraudes commises par le public en lien avec les services ou infrastructures/équipements d'autres opérateurs ⁽⁵⁾ que l'OTW :

Les infractions restent décrites au Titre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976. Elles sont constatées par la police et pourraient l'être par les inspecteurs de l'administration sur base du décret du 4 février 1999 ⁽⁶⁾. Elles sont sanctionnées pénalement par l'arrêté-loi du 30 décembre 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, ainsi que l'article 36quater qui prévoit la procédure d'infliction de l'amende administrative, ne seront plus applicables aux services de l'OTW (voir ci-dessous) mais uniquement aux services des autres opérateurs. La procédure d'infliction des amendes administratives sera assurée par les fonctionnaires régionaux.

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.

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 avril 2018 applicable à la SNCB.

Il prévoit d'abord de se libérer du carcan de l'arrêté royal du 15 septembre 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 avril 2018 applicable à la SNCB.

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.

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.

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 sur la Protection des Données (RGPD).

b) Traitement des données à caractère personnel

L'ensemble des traitements de données à caractère personnel mis en oeuvre par l'OTW dans le cadre de l'exécution de ses missions, en particulier la constatation et la sanction des infractions, est encadré par l'article 36*quinquies* inséré dans le décret. Cette disposition intègre les obligations découlant du Règlement (UE) 2016/679 (RGPD) et répond aux observations formulées par l'Autorité de protection des données (avis n° 110/2026) ainsi que par la section de législation du Conseil d'État (avis n° 79.431/4).

Conformément au principe de légalité formelle consacré par l'article 22 de la Constitution, le décret fixe lui-même les éléments essentiels de ces traitements, à savoir les finalités, les catégories de données traitées, les catégories de personnes concernées, les catégories de personnes ayant accès aux données et le délai maximal de conservation. Chacun de ces éléments est défini dans le décret, et non renvoyé à un arrêté du Gouvernement.

Les finalités sont énumérées de manière exhaustive, le recours à des formulations ouvertes telles que « notamment » étant proscrit. Les catégories de personnes concernées et les catégories de données traitées sont précisées dans le respect du principe de minimisation. Les sources authentiques auxquelles l'OTW est autorisé à accéder sont énumérées limitativement, chacune étant rattachée à la seule finalité qui la justifie ; l'accès à toute autre source supposera une modification du décret.

Un régime particulier est prévu pour la banque de données destinée à la constatation, à l'instruction, à la mise à jour et au suivi des infractions, des amendes et des sanctions. Ces données constituent des données relatives à des infractions et à des sanctions au sens de l'article 10 du RGPD et bénéficient, à ce titre, de garanties appropriées : accès limités et journalisés, séparation entre les agents constatateurs et les agents sanctionneurs, distinction des données selon qu'elles concernent les auteurs, les témoins ou les victimes, et effacement en cas de classement sans suite, de non-lieu ou d'acquiescement.

Les durées de conservation sont fixées par finalité dans le décret, le Gouvernement ne pouvant que les abréger. Donnant suite à l'observation de la section de législation, aucune délégation n'est consentie à l'OTW pour la définition de ces éléments essentiels ou pour l'appréciation de la nécessité et de la proportionnalité des traitements, ces appréciations relevant du législateur. La délégation au Gouvernement est strictement circonscrite aux mesures d'exécution.

Le caractère proportionné des traitements est apprécié au regard des critères dégagés par la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 33/2022 : limitation des durées de conservation, journalisation et contrôle interne des accès, garantie des droits et voies de recours des personnes concernées, et mesures techniques et organisationnelles de sécurité. Les traitements sont ainsi limités à ce qui est strictement nécessaire à la réalisation des finalités poursuivies.

c) 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, §2, de la loi a été complété par la loi du 31 août 2018. L'exposé des motifs de cette loi (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. *Parl.*, 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 fina-

lités d'installation et d'utilisation sont celles visées à l'article 3, alinéa 1^{er}. (...)

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, §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 décrétales. 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, §2, de la loi caméras, et afin de confirmer cette possibilité dans une législation particulière conformément à l'article 3, §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.

L'article 36quinquies/1 limite par ailleurs le champ d'application aux caméras fixes ou fixes temporaires, à l'exclusion des caméras mobiles de type « dashcam ». L'installation et l'utilisation de ces caméras demeurent soumises au RGPD et à la loi du 30 juillet 2018, et ne dérogent pas à l'obligation de déclaration des caméras aux services de police prévue par la loi caméras.

Enfin, la section de législation du Conseil d'État a confirmé, dans son avis n° 79.431/4, que l'OTW relève de l'hypothèse visée à l'article 3, alinéa 2, 3°, de la loi caméras, en tant que service public d'inspection et de contrôle expressément autorisé par décret à recourir à des caméras dans le cadre de ses missions. Le présent article constitue cette autorisation expresse, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de recourir à la théorie des compétences implicites pour fonder l'encadrement décretaal de la vidéosurveillance.

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

La notion d'actes et engagements réputés commerciaux est supprimée, considérant la perte de plus-value suite aux évolutions récentes du droit civil, du droit économique et du droit des sociétés.

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 justifiées comme suit :

Les définitions suivantes ne sont pas reprises :

- L'OTW (1^o/1) : cette définition ne présente aucune utilité puisque l'article 1^{er} du décret explique cette abréviation ;
- Le règlement européen n° 1073/2009 (1^o/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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : le numéro du règlement visé (n° 1370/2007) a été ajouté pour plus de clarté ;
- Groupe TEC (4^o) : 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^o, devenu 6^o) : le Groupe TEC est devenu l'OTW ;
- Autorité organisatrice de transport (14^o, devenu 7^o) : 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^o) car elle a été jugée nécessaire par le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) lors de la consultation sur le décret-programme 2025, avant qu'il ne soit décidé que les modifications du décret du 21 décembre 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^o, 2^o, 3^o (combinant l'ancien 3^o et l'ancien 9^o), 7^o, 10^o

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 compte annuels 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 décembre 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 sociale 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 décembre 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 l'article 36ter mais l'article 36quater subsiste pour les opérateurs de services réguliers ou réguliers spécialisés autres que l'OTW. Les mots « membres du personnel » prévus à l'article 36quater viseront dorénavant les fonctionnaires régionaux.

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 septembre 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 euros. 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. Cette peine judiciaire accessoire s'inspire de ce qui est prévu à la SNCB (loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer).

Article 34

Cet article reprend, en l'adaptant, l'article 36^{ter} du décret du 21 décembre 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 septembre 1998 relative aux agents des sociétés d'exploitation désignées 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. L'attribution d'une force probante particulière à ces procès-verbaux constitue une dérogation au principe général de la preuve par simple renseignement. Cette exception est pleinement justifiée par des impératifs d'efficacité du service public et de continuité de l'exploitation des transports en commun. En effet, les infractions de titre de transport ou les incivilités constatées à bord des véhicules de l'OTW sont, par nature, des faits fugaces et instantanés. Exiger de l'OTW ou des agents constatateurs qu'ils rapportent, a posteriori, une preuve matérielle indépendante pour chaque constatation, dans un contexte de flux constant de voyageurs, rendrait le mécanisme des amendes administratives totalement inopérant.

Par ailleurs, cette mesure préserve les droits de la défense puisque la preuve contraire reste admissible par toutes voies de droit, et s'aligne sur les régimes probatoires applicables aux autres opérateurs de transport public du pays, garantissant ainsi une cohérence sectorielle.

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, pour les contrevenants majeurs, 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 36^{quater}, §2, du décret du 21 décembre 1989, qui, lu en combinaison avec l'article 36^{bis} abrogé par le présent projet en ce qui concerne les services de l'OTW, est désormais limité aux services des opérateurs autres que l'OTW. 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).

Il garantit aux contrevenants, majeurs et mineurs, l'application du principe de proportionnalité dans la décision d'infliction de sanctions administratives, tenant compte des situations individuelles et de faits infractionnels éventuellement complexes. Il prévoit 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 36^{quater}, §3, du décret du 21 décembre 1989 qui, lu en combinaison avec l'article 36^{bis} abrogé par le présent projet en ce qui concerne les services de l'OTW, est désormais limité aux services des opérateurs autres que l'OTW.

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'une infraction pénale, 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. Une exception est faite pour les mineurs, pour lesquels la possibilité d'infliger une amende s'éteint lorsque la procédure protectionnelle prévue par la loi du 8 avril 1968 relative à la protection de la jeunesse est mise en mouvement à son encontre.

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 IV^{ter}, 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 »).

Article 47

L'article 36^{quinquies} constitue la base légale, au sens de l'article 6, §3, du RGPD et de l'article 22 de la Constitution, des traitements de données à caractère personnel mis en oeuvre par l'OTW dans l'exercice de ses missions d'intérêt public. Conformément aux principes de légalité et de prévisibilité, il fixe lui-même l'ensemble des éléments essentiels de ces traitements : finalités, catégories de personnes et de données, sources authentiques accessibles, durées de conservation et encadrement de la banque de données des sanctions.

Le paragraphe 2 énumère les finalités de manière exhaustive. Le terme « notamment » a été supprimé afin de respecter le principe de limitation des finalités (article 5, §1^{er}, b), du RGPD ; CJUE, 22 novembre 2022, Luxembourg Business Registers, C-37/20 et C-601/20). La finalité statistique (8°) a été reformulée pour qu'elle ne justifie pas la collecte de données personnelles : elle ne porte que sur des données préalablement anonymisées, l'anonymisation constituant elle-même un traitement régi par les finalités initiales. La promotion des services ne repose pas sur la mission d'intérêt public mais sur le consentement, dont le régime (retrait) est expressément réservé.

Le caractère nécessaire et proportionné de chaque traitement est justifié dans le présent commentaire et non laissé à l'appréciation de l'OTW : la mention d'auto-évaluation par l'OTW figurant au paragraphe 6 *in fine* de la version antérieure a été supprimée (cons. 27 de l'avis APD). En particulier, l'accès au Registre national et à la Banque-Carrefour des véhicules est limité aux finalités de contrôle et de lutte contre la fraude, à l'exclusion de toute exploitation à des fins commerciales ou de profilage, expressément prohibé pour la billettique.

Le paragraphe 5 encadre la banque de données des sanctions administratives. Si en l'occurrence, les sanctions administratives ne semblent pas rencontrer manifestement pas les critères de la Jurisprudence Engel de la Cour de Justice, il n'y a manifestement pas lieu de les qualifier de sanction pénale. (Cour EDH, Engel c. Pays-Bas ; Cour const., arrêt n° 44/2015).

Dès lors, les données traitées ne relèvent pas de l'article 10 du RGPD, ou de l'article 10 de la LTD, mais par souci de transparence et compte tenu des exigences grandissantes imposées par la jurisprudence de l'Autorité de protection des données, il a été décidé de consacrer dans le texte de la norme la base de données des sanctions (Registre ou fichier).

Le dispositif s'inspire des travaux préparatoires les plus récents de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales, tels que modifiés par la loi du 11 décembre 2023, notamment quant à la distinction auteur/témoin/victime, au régime d'accès et à l'obligation d'effacement en cas de décision judiciaire favorable (flux retour justice, art. 646 C.I.Cr.).

Le paragraphe 7 limite la délégation au Gouvernement à de pures mesures d'exécution, sans possibilité d'étendre les finalités, catégories ou durées arrêtées par le décret, conformément à la jurisprudence constitutionnelle relative aux délégations en matière de vie privée (Cour const., arrêts n° 29/2010, 44/2015, 29/2018 ; C.E., avis n° 63.202/2).

Article 48

L'article 36quinquies/1 encadre l'installation et l'utilisation, par l'OTW, de caméras de surveillance sur son réseau, dans ses véhicules et dans ses infrastructures. Il vise à offrir une base décrétable claire, conforme aux principes de légalité et de prévisibilité, en réponse aux observations de l'APD (avis n° 110/2026, cons. 56).

Le paragraphe 1^{er} définit la notion de caméra de surveillance par renvoi à la loi du 21 mars 2007 et exclut expressément les caméras mobiles et les « dashcams », levant l'ambiguïté relevée par l'APD. Le paragraphe 2 énumère les finalités de manière exhaustive et précise, écarte le contrôle individuel des travailleurs et clarifie la finalité de comptage, qui ne donne pas lieu au traitement de données à caractère personnel. Le paragraphe 3 désigne l'OTW comme responsable du traitement dans une approche fonctionnelle conforme aux lignes directrices 07/2020 du Comité européen de la protection des données, et décrit les opérations autorisées, ce qui permet précisément cette désignation.

Le paragraphe 4 prévoit la communication des images aux services de police et précise, conformément à l'avis APD, que la présente disposition ne déroge à l'obligation de mettre en place un protocole d'accès aux données par la Police. Cette obligation répond à un besoin opérationnel et assure une meilleure protection des transferts des données entre les services de Police et l'OTW ; le décret n'y porte pas atteinte.

Le paragraphe 5 fixe une durée de conservation maximale de trente jours, prolongée en cas d'infraction ou de contestation, et instaure une durée minimale de quarante-huit heures afin de garantir l'exercice effectif

des droits de la personne concernée. Le paragraphe 6 limite la délégation au Gouvernement à des mesures d'exécution, sans extension des éléments essentiels.

Quant à la base de compétence, la disposition s'appuie sur l'article 3, §2, 1° et 3°, de la loi du 21 mars 2007, qui réserve l'application de la loi caméras lorsqu'une législation particulière règle elle-même l'installation et l'utilisation de caméras avec des garanties suffisantes, ainsi que sur la théorie des pouvoirs implicites consacrée à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 (voir l'exposé des motifs). La présente disposition règle matériellement l'usage des caméras par l'OTW dans le cadre de ses missions ; elle ne touche pas à l'organisation des services de police et ne modifie pas la loi caméras.

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.

Chapitre 2 - Modification du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information

Article 50

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Chapitre 3 - Disposition transitoire

Article 51

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.

Chapitre 4 - Dispositions finales

Article 52

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 53

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 54

Le présent article déroge au délai usuel d'entrée en vigueur de dix jours afin de garantir la continuité et la sécurité juridique de la politique tarifaire de l'OTW.

L'adaptation des tarifs du réseau de transport public wallon intervient traditionnellement au 1^{er} février de chaque année. Or, l'exercice de cette nouvelle autonomie tarifaire requiert un processus d'approbation et de préparation technique de plusieurs mois en amont de cette échéance. Ce délai est rendu strictement nécessaire par les contraintes opérationnelles imprévisibles liées à la reconfiguration des systèmes informatiques de billettique, à la mise à jour des réseaux de

vente et à l'obligation d'information préalable des usagers.

Le respect du délai ordinaire de dix jours risquerait de comprimer excessivement ce calendrier de mise en oeuvre et de compromettre l'entrée en vigueur de la grille tarifaire en février 2027. Une telle situation impacterait négativement l'équilibre financier de l'opérateur face à l'augmentation structurelle de ses coûts d'exploitation et pèserait indirectement sur les finances régionales. L'entrée en vigueur immédiate est donc indispensable pour sécuriser le bon fonctionnement du service public.

L'entrée en vigueur au jour de la publication ne porte pas préjudice aux destinataires des obligations de ce décret concernées par cette entrée en vigueur immédiate puisque le Gouvernement, l'Administration et l'Opérateur de Wallonie ont contribué à l'écriture du projet de décret et ont été pleinement informés des conséquences.

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 de l'article 36^{ter} et à la limitation de l'article 36^{quater} aux infractions concernant les opérateurs autres que l'OTW.

PROJET DE DÉCRET

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.

§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 31/1 ;

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 oeuvre 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 de 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 5*bis*, §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 5*ter*, 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 5*quinquies*, §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 la section II du chapitre I du même décret, les sous-sections 5 et 6, contenant les articles 5*septies* et 5*octies*, 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 9*ter*, 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 visé à l'article 31/1, 3°. ».

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^{er}, 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 :

(1) d'augmenter la vitesse commerciale des transports publics ;

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

(3) d'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 2*bis* ; » ;

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 1^{er} 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 l'alinéa 2 du 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 33^{ter} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 33^{ter}. 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 IV^{bis} 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 36^{bis}, 36^{ter} et 36^{quater} ».

Art. 28

Au chapitre IV^{bis}, dans la section I^{re}, du même décret, l'article 36^{bis}, 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 36^{ter}, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est abrogé.

Art. 30

Le chapitre IV^{bis} 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 IV^{bis}, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/1 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/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 33^{ter}, y compris lorsqu'un véhicule est impliqué. ».

Art. 32

Dans le même décret, au chapitre IV^{bis}, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/2 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/2. §1^{er}. Le Gouvernement peut établir des amendes administratives contre les infractions visées à l'article 36^{quater}/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 santé. Cette indexation est calculée en multipliant le montant de 500 euros par l'indice-santé du mois de novembre de l'année précédant celle au cours de laquelle l'indexation est appliquée, et en le divisant par l'indice-santé du mois de l'entrée en vigueur du présent article. Le résultat de ce calcul est arrondi à l'euro le plus proche.

Les mineurs qui commettent une infraction visée à l'article 36^{quater}/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 ré-

parer ou d'indemniser le dommage causé ou de contribuer à l'apaisement du conflit. ».

Art. 33

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

« Art. 36*quater*/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 1^{er} ne peut excéder trois ans.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 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 193 à 197 et 237 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 33*ter*.

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 IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/4 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/4. §1^{er}. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui constatent les infractions visées à l'article 36*quater*/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. La rétention ne peut pas durer plus de trente minutes. Les modalités de transmission, par les services de police aux agents constatateurs, des données d'identification nécessaires à la rédaction de leur procès-verbal sont fixées par un protocole de collaboration conclu entre le Gouvernement et les autorités fédérales compétentes.

§2. La désignation des membres du personnel de l'OTW visés au paragraphe 1^{er} est attestée par une carte de légitimation leur permettant de justifier de leur qualité d'agent de police judiciaire sur le terrain.

Les traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'élaboration et à la gestion de cette carte poursuivent les finalités suivantes : attester la qualité d'agent de police judiciaire sur le terrain et suivre les cartes en circulation aux fins de garantir la sécurité juridique.

Ils portent sur les catégories de données suivantes : les données d'identification, à savoir le nom, le prénom et la photo d'identité ; les données de désignation, à savoir la date de l'arrêt, la business unit et le matricule ; les données de la carte, à savoir le numéro, le statut et le motif de restitution. Les personnes concernées sont les membres du personnel désignés en application du paragraphe 1^{er}.

L'OTW est le responsable du traitement pour la désignation des membres du personnel comme agents de contrôle, la tenue du registre des désignations, ainsi que pour la collecte en amont des données à caractère personnel nécessaires à la confection de la carte de légitimation et leur transmission à l'administration désignée par le Gouvernement, ci-après dénommée l'administration. L'administration est le responsable du traitement pour la tenue du registre des cartes de légitimation en cours de validité et restituées, ainsi que pour la destruction des cartes de légitimation.

L'accès aux données est limité aux agents de l'OTW et de l'administration préposés à la gestion et à la confection des cartes de légitimation, ainsi qu'à leurs suppléants, et fait l'objet d'une journalisation.

Les données sont conservées pour la durée nécessaire à ces finalités, sans excéder ce qui est requis pour l'attestation de la qualité d'agent et l'établissement de la preuve devant les juridictions.

Le Gouvernement détermine le modèle de la carte, les modalités de délivrance, de renouvellement, de restitution, de retrait et de destruction de celle-ci, ainsi que les modalités d'exécution des traitements visés à l'alinéa précédent, notamment les durées précises de conservation et les mesures techniques et organisationnelles applicables.

Les données ne peuvent être traitées à d'autres fins que celles énoncées ci-dessus. ».

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. Le titulaire légitime d'un titre de transport nominatif confisqué en raison de son utilisation par un tiers peut récupérer ce titre dans un espace de vente LETEC. ».

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. En cas de notification sous forme électronique, une copie de l'acte ou du document est également transmise au contrevenant par envoi postal.

§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.

Cet article n'est pas applicable lorsque le contrevenant est un mineur. ».

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.

Les personnes qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent décret, ont été désignées par le Gouverne-

ment en tant qu'agent constatateur ou sanctionnateur au sein d'une des anciennes sociétés d'exploitation bénéficiant de la compétence visée à l'alinéa 1^{er}. ».

Art. 40

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

« Art. 36*quater*/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.

L'amende administrative est fixée dans le respect du principe de proportionnalité et en tenant compte d'une éventuelle récidive. L'amende administrative infligée à un mineur tient également compte des circonstances particulières du mineur, entre autres sa personnalité et son degré de maturité.

Lorsque le contrevenant est mineur, l'agent sanctionnateur avise le bâtonnier de l'ordre des avocats dès que la procédure est entamée, afin qu'il soit veillé à ce que le mineur puisse être assisté d'un avocat pendant toute la procédure. Le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique procède à la désignation d'un avocat, au plus tard dans les deux jours ouvrables à compter de cet avis.

Les père, mère et tuteurs ou les personnes qui ont la garde du contrevenant mineur sont associés à la procédure dès qu'elle est entamée, et informés de chaque communication écrite ou décision de la même manière que le contrevenant mineur. Ces parties disposent des mêmes droits que le mineur. L'avocat du mineur est informé et associé à la procédure de la même manière. ».

Art. 41

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

« Art. 36*quater*/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 les père, mère, tuteurs ou les personnes qui ont la garde du 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 IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/12 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/12. La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours visé à l'article 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/13 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/13. L'existence d'une décision administrative ou judiciaire définitive intervenue en exécution du présent décret éteint l'action publique pour les faits qui ont donné lieu à cette décision.

Lorsqu'un comportement érigé en infraction administrative par le Gouvernement constitue également une infraction pénale, 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, que des poursuites ont été entamées ou qu'il estime devoir classer le dossier sans suite à défaut de charges suffisantes. Cette com-

munication éteint la possibilité pour le fonctionnaire sanctionnateur d'imposer une amende administrative.

L'agent sanctionnateur ne peut infliger une amende administrative qu'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. Les modalités de cette procédure et la concertation avec les autorités judiciaires sont fixées par le Gouvernement.

Lorsque le contrevenant est un mineur, la possibilité d'infliger une amende administrative s'éteint également lorsqu'est mise en mouvement, à son encontre, la procédure prévue 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 infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait, ou par les dispositions décrétales qui la complètent ou la remplacent, pour ces mêmes faits. ».

Art. 44

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

« Art. 36*quater*/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 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/15 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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 IV*ter*, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012, est renommé « Chapitre IV*ter*. Données à caractère personnel ».

Art. 47

Dans le même décret, l'article 36*quinquies*, 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. 36*quinquies*. §1^{er}. Dans le cadre des missions qui lui sont confiées par le présent décret et par le contrat de service public, l'OTW traite les données à caractère personnel nécessaires à l'accomplissement de ses missions d'intérêt public. Ces traitements reposent sur l'article 6, §1^{er}, point e), du règlement (UE) 2016/679 (RGPD).

Lorsque l'OTW agit en vue d'exécuter un contrat conclu avec la personne concernée ou des mesures précontractuelles prises à la demande de celle-ci, le traitement repose sur l'article 6, §1^{er}, point b), du RGPD, et ne porte que sur les données strictement nécessaires à cette fin.

§2. Les traitements visés au paragraphe 1^{er} sont effectués aux seules finalités suivantes :

1° la gestion et la délivrance des titres de transport, en ce compris les titres personnalisés et la billettique électronique, à l'exclusion de tout profilage des usagers ;

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 prévention, la détection et la constatation des infractions au présent décret et à ses arrêtés d'exécution, ainsi que des fraudes relatives aux titres de transport et aux avantages tarifaires ;

6° l'exercice des missions de constatation, de contrôle et de sanction confiées aux agents de l'OTW par le présent décret, en ce compris l'établissement, l'instruction et l'exécution des amendes administratives et des sanctions accessoires visées au chapitre IV*bis*, section II ;

7° l'exécution des obligations de service public déterminées par le présent décret et par le contrat de service public conclu entre l'OTW et la Région et des obligations légales lui incombant dans les lois particulières ;

8° l'évaluation de l'adéquation de l'offre de transport à la demande, au moyen d'analyses statistiques réalisées sur la base de données collectées pour les finalités visées aux 1° à 7° et préalablement anonymisées ;

Pour l'ensemble de ces finalités, l'OTW agit en qualité de responsable de traitement. Pour les finalités relevant de la constatation et de la sanction des infractions, les agents constatateurs et les agents sanctionneurs agissent sous la responsabilité de l'OTW.

§3. Les catégories de personnes concernées et les catégories de données traitées sont, pour chaque finalité visée au paragraphe 2, les suivantes :

Finalité (§2)	Catégories de personnes	Catégories de données
1 ^o , 4 ^o	Usagers, y compris usagers mineurs et leurs représentants légaux	Données d'identification ; données relatives aux titres de transport et à leur utilisation ; données justifiant le droit à un avantage tarifaire
2 ^o	Usagers et usagers potentiels ayant pris contact avec l'OTW	Données d'identification et de contact ; contenu et historique des demandes
3 ^o	Usagers	Données d'identification ; données relatives aux titres et aux paiements
5 ^o , 6 ^o	Auteurs présumés, y compris auteurs présumés mineurs et leurs représentants légaux ; le cas échéant, témoins et victimes (régis séparément, §5) ;	Données d'identification ; faits constatés et circonstances ; données relatives aux véhicules lorsque nécessaires au contrôle ; suites administratives et judiciaires
7 ^o	Usagers concernés par l'obligation de service public en cause	Données strictement nécessaires à l'obligation considérée, telle qu'identifiée par le décret ou le contrat de service public
8 ^o	Aucune (données préalablement anonymisées)	Données anonymisées ; aucune donnée à caractère personnel n'est traitée à cette fin

L'accès aux données relatives aux véhicules n'est autorisé que dans la mesure nécessaire à l'exercice des missions de contrôle.

§4. Dans le respect des conditions prévues par les législations applicables, l'OTW peut accéder aux sources authentiques suivantes, pour les seules finalités indiquées :

1^o 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, la constatation des infractions et fraudes (finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o, 4^o, 5^o et 6^o) et la gestion de sa mission d'auto-assurance ;

2^o la Banque-Carrefour des véhicules : pour la constatation des infractions et l'exercice des missions de contrôle (finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 5^o et 6^o), la mission d'auto-assurance ainsi que pour la délivrance de titres de transport ;

3^o la Banque-Carrefour des Entreprises : pour la vérification des conditions tarifaires applicables aux personnes morales, la gestion de l'auto-assurance et le recouvrement (finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 4^o et 6^o) ;

4^o les bases de données cadastrales : pour la seule vérification de l'identité des propriétaires de biens situés sur la zone utile à l'aménagement des infrastructures de l'OTW (finalité visée au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 7^o).

§5. Il est créé, sous la responsabilité de l'OTW, une banque de données destinée à la constatation, à l'instruction, à la mise à jour et au suivi des infractions visées à l'article 36*quater*/1 et des amendes et sanctions qui s'y rapportent. Ces données, relatives à des infractions et à des sanctions au sens de l'article 10 du règlement (UE) 2016/679, font l'objet de garanties appropriées.

La banque de données distingue, par des accès et des régimes de conservation propres :

1^o les données relatives aux auteurs présumés et sanctionnés ;

2^o les données relatives aux témoins ;

3^o le cas échéant, les données relatives aux victimes.

Elle distingue également les faits constatés directement par un agent constateur assermenté de ceux rapportés par un tiers.

La séparation entre les agents constateurs et les agents sanctionneurs est garantie.

Lorsque des données relatives à une infraction susceptible de poursuites pénales sont conservées, l'OTW met en place un dispositif d'actualisation permettant l'effacement des données en cas de classement sans suite pour absence d'infraction, de non-lieu ou d'acquiescement, sur le modèle du flux d'information visé à l'article 646 du Code d'instruction criminelle.

§6. Les données à caractère personnel sont conservées uniquement pour la durée nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées, et au maximum :

1^o pour les finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1^o à 4^o : pendant la durée de la relation avec l'utilisateur, puis 18 mois après le dernier usage du titre ;

2^o pour les finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 5^o et 6^o : jusqu'à l'extinction de l'action administrative et, le cas échéant, des voies de recours, et au maximum cinq ans à compter du caractère définitif de la décision, sans préjudice de l'effacement anticipé prévu au paragraphe 5, alinéa 3 ;

3^o les données relatives à une sanction ne peuvent plus être prises en compte au titre de la récidive au-delà des délais fixés au chapitre IV*bis*, section II.

À l'échéance de ces délais, les données sont effacées ou anonymisées. Le Gouvernement peut uniquement abréger les délais de conservation visés au présent paragraphe.

Les traitements statistiques sur ces données, dès lors que les résultats sont anonymisés et considérés comme un traitement ultérieur compatible.

§7. Le Gouvernement peut préciser et sans pouvoir étendre les finalités, les catégories de personnes, les catégories de données ou les durées fixées aux paragraphes 2 à 6 :

1^o les modalités techniques d'accès aux sources authentiques ;

2^o les mesures de sécurité et de confidentialité et les catégories de personnes nécessitant un accès. ».

Art. 48

Dans le chapitre IV*ter* du même décret, il est inséré un nouvel article 36*quinquies*/1, rédigé comme suit :

« Art. 36*quinquies*/1. §1^{er}. Le présent article est pris en application des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 2007 relative aux caméras de surveillance.

Pour l'application du présent article, on entend par caméra de surveillance fixe ou fixe temporaire, au sens de l'article 2 de la loi du 21 mars 2007, relatives aux caméras de surveillance, tout système d'observation fixé à demeure ou pour une durée limitée à un emplacement, installé sur le réseau, dans les véhicules ou dans les infrastructures de l'OTW.

L'usage de caméras mobiles, de type « dashcam », est exclu du champ d'application du présent article.

§2. L'OTW installe et utilise des caméras de surveillance aux seules finalités suivantes :

1° la protection des biens de l'OTW ;

2° la santé et la sécurité des travailleurs de l'OTW et des tiers présents sur le réseau, dans les véhicules ou en cause d'infraction ;

3° la surveillance et le contrôle, c'est-à-dire la prévention, la constatation et la détection des infractions et des incivilités au sens de la loi du 21 mars 2007, relative aux caméras de surveillance ;

4° le comptage des usagers, réalisé au moyen de dispositifs ne permettant pas l'identification des personnes.

Les caméras ne peuvent être utilisées à des fins de contrôle individuel du travail des travailleurs.

Les images traitées pour la finalité visée à l'alinéa 1^{er}, 4°, ne constituent pas des données à caractère personnel.

§3. L'OTW est le responsable du traitement. Lorsque, pour la finalité visée au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 3°, les images sont traitées par les services d'inspection et de contrôle de l'OTW dans l'exercice de leurs missions de constatation, ces services agissent sous la responsabilité de l'OTW. Les opérations autorisées sont la captation, l'enregistrement, le visionnage en temps réel et en différé, la copie et la communication des images, dans les conditions et aux destinataires déterminés au présent article.

§4. Les images peuvent être communiquées aux services de police pour les finalités visées au paragraphe 2 ou pour toute finalité prévue par la loi du 21 mars 2007.

§5. Les images et données sont conservées pour une durée qui ne peut excéder trente jours, sauf lorsqu'elles sont nécessaires à la constatation d'une infraction ou au traitement d'une contestation, auquel cas elles sont conservées jusqu'à l'extinction de la procédure concernée. Elles ne peuvent être effacées avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures permettant à la personne concernée d'exercer ses droits.

§6. Le Gouvernement détermine les mesures techniques et organisationnelles de sécurité et de confidentialité applicables et les modalités d'information du public, sans pouvoir étendre les finalités, les opérations, les destinataires ou les durées fixés au présent article. ».

Art. 49

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

Chapitre 2 - Modification du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information

Art. 50

A l'article 3, §1^{er}, 12°, du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information, les mots « la Société régionale wallonne du Transport public de Personnes et ses sociétés d'exploitation » sont remplacés par les mots « l'Opérateur de Transport de Wallonie ».

Chapitre 3 - Disposition transitoire

Art. 51

Les infractions visées aux articles 27 à 48 du présent 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 4 - Dispositions finales

Art. 52

Les articles 31*bis* 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. 53

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. 54

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 1^{er}.

Namur, le 2 juillet 2026.

Pour le Gouvernement,

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, des Relations internationales
et du Bien-être animal,*

ADRIEN DOLIMONT

*Le Ministre du Territoire, des Infrastructures,
de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,*

FRANÇOIS DESQUESNES



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 79.431/4
du 22 juin 2026

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne 'modifiant
le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport
public de personnes en Région wallonne'

Le 22 mai 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de décret 'modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 22 juin 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 22 juin 2026.

*

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

RECEVABILITÉ PARTIELLE DE LA DEMANDE D'AVIS

Comme le précise notamment le commentaire de l'article 4, certaines des modifications que l'avant-projet vise à apporter au décret du 21 décembre 1989 'relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne' ont déjà été examinées par la section de législation dans l'avis 78.628/2-4 donné le 23 janvier 2026 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 26 mars 2026 'portant des mesures diverses en matière de budget et de comptabilité, de bien-être animal, de pouvoirs locaux, d'aménagement du territoire, de mobilité, d'économie, d'emploi, de formation, d'environnement, de climat, de tourisme, de patrimoine et d'agriculture et de ruralité'.

Ces dispositions modificatives, reprises dans le chapitre 2 de l'avant-projet de décret-programme, ont ensuite été « retirées du décret-programme pour en faire un décret spécifique » ¹.

Il y a lieu de rappeler dans ce cadre que, lorsque la section de législation a donné un avis, elle a épuisé la compétence que lui confère la loi et qu'il ne lui appartient dès lors pas de se prononcer à nouveau sur les dispositions déjà examinées, qu'elles aient été revues pour tenir compte des observations formulées dans le premier avis ou qu'elles demeurent inchangées. Il en va différemment lorsqu'il est envisagé d'insérer dans le texte des dispositions entièrement nouvelles, dont le contenu est indépendant des observations ou suggestions formulées dans le premier avis : en pareil cas, une nouvelle consultation de la section de législation est requise, portant sur les dispositions nouvelles. Il en va aussi différemment quand interviennent, après le premier avis, des éléments juridiques nouveaux, de nature à justifier un nouvel examen du texte par la section de législation : en pareil cas, celle-ci doit être saisie des dispositions du texte affectées par ces éléments nouveaux. Tel n'est pas le cas en l'espèce, en ce qui concerne les modifications apportées au décret du 21 décembre 1989 par les articles 1^{er}, 4 (pour partie) ², 5, alinéas 1^{er} et 2, 15, 16, 17, 18 et 19 de l'avant-projet. La demande d'avis est dès lors irrecevable en ce qui concerne ces dispositions.

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

¹ Voir le commentaire de l'article 4.

² Pour ce qui concerne l'article 1^{er}*bis*, alinéas 1^{er}, 4^o et 8^o, et 2, en projet du décret du 21 décembre 1989.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Article 3

L'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 3, en projet du décret du 21 décembre 1989 énonce, comme le fait l'article 1^{er} de ce décret actuellement en vigueur, que « [l]es actes et engagements de la société sont réputés commerciaux ».

L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur le fait que les notions d'« acte de commerce » et d'« actes réputés commerciaux », comme celle de « commerçant » en général³, ont été définitivement supprimées par la loi 15 avril 2018 'portant réforme du droit des entreprises' qui a, notamment, abrogé le titre I (« Des commerçants ») du Code de commerce.

De surcroît, selon l'article 1.1, alinéa 1^{er}, du Code civil, « [s]ans préjudice des lois particulières, de la coutume et des principes généraux du droit, le présent Code régit le droit civil, et plus largement le droit privé. Il s'applique en toutes matières, sous réserve des règles propres à l'exercice de la puissance publique ».

Si un acte est accompli par l'Opérateur de Transport de Wallonie (ci-après : « l'OTW ») dans l'exercice matériel d'une activité économique d'entreprise, entre autres au sens des livres IV (protection de la concurrence) ou VI (pratiques de marché et protection des consommateurs) du Code de droit économique, il devra complémentarément respecter les dispositions de celui-ci.

Si un acte imputable à l'OTW, tel que l'infliction d'une sanction administrative, implique l'exercice de la puissance publique, il devra obéir à d'autres règles générales, dont les principes de bonne administration, susceptibles de le régir.

Ainsi, en raison des évolutions les plus récentes du droit civil, du droit économique et du droit des sociétés, d'une part, et des particularités propres au droit administratif, d'autre part, la section de législation n'aperçoit pas quelle plus-value spécifique pourrait encore apporter l'utilisation par le législateur décrétoal de la notion d'actes et engagements « réputés commerciaux ».

Par conséquent, afin d'éviter toute ambiguïté quant aux régimes juridiques applicables aux divers types d'actes que peut poser l'OTW, l'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 3, en projet du décret du 21 décembre 1989 sera omis.

Article 11

Il sera précisé que l'abrogation est opérée dans la section II du chapitre I^{er} du décret du 21 décembre 1989.

³ La notion de « commerçant » peut encore épisodiquement apparaître dans certaines législations à portée particulière (voir notamment H. JACQUEMIN, « La fin du Code de commerce et de la théorie de la commercialité : état de la question et perspectives », *J.T.*, 2018/37, n° 6749, p. 832-837).

Article 14

À l'article 10, § 6, en projet, il sera précisé que le « dialogue constructif et périodique avec l'OTW » auxquels sont invités les commissaires est celui visé à l'article 31/1, 3°, en projet.

Article 23

Le commentaire de l'article 23 énonce :

« 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) ».

L'articulation entre les décrets du 21 décembre 1989 et du 12 février 2004 'relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information' serait mieux assurée en modifiant également l'article 3, § 1^{er}, 12°, du décret du 12 février 2004, afin d'y mentionner expressément l'OTW en lieu et place de la Société régionale wallonne du Transport public de Personnes et ses sociétés d'exploitation.

Article 24

Le 2° précisera que la modification est apportée dans l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 33 du décret du 21 décembre 1989.

Article 29

1. La section de législation se demande si l'abrogation de l'article 36^{quater} ne crée pas un vide juridique quant à la procédure d'infliction de sanctions administratives visée à l'article 36^{bis}, modifié par l'article 28 du projet.

Le dispositif sera réexaminé et le cas échéant complété.

2. La mention des modifications encore en vigueur apportées aux articles 36^{ter} et 36^{quater} du décret du 21 décembre 1989 sera revue et complétée.

Articles 31 à 45

1. Comme le mentionne l'exposé des motifs, la procédure de sanction administrative prévue par l'avant-projet, dont celle applicable aux contrevenants mineurs, s'inspire des régimes prévus dans la loi du 24 juin 2013 'relative aux sanctions administratives communales', dans l'ordonnance du 22 novembre 1990 'relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale' et dans la loi du 27 avril 2018 'sur la police des chemins de fer'.

2.1. Afin d'offrir aux contrevenants mineurs des garanties adéquates, à l'instar de celles prévues dans ces législations, l'avant-projet gagnerait à être modifié afin :

– d'y prévoir, pour ce qui concerne les contrevenants mineurs, l'intervention obligatoire d'un avocat, à l'instar de l'article 16 de la loi du 24 juin 2013 ⁴ ;

– d'y garantir expressément que les père, mère, tuteur, et personne qui a la garde ⁵ du contrevenant mineur, ainsi que son conseil, soient informés et aient la possibilité d'intervenir dans la procédure de sanction dès son début⁶, ainsi que d'exercer le recours prévu à l'article 36^{quater}/11 en projet ;

– d'exclure la possibilité d'une perception immédiate lorsque le contrevenant est mineur ⁷.

2.2. Dans son avis 50.372/AG donné le 4 juillet 2012 sur un avant-projet d'ordonnance « modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale », la section de législation a observé :

« 33. Aux mêmes fins de respecter le principe *non bis in idem*, le dispositif en projet doit cependant être complété pour prévoir que :

[...]

– la possibilité d'infliger une amende administrative s'éteint, en présence d'un fait qualifié d'infraction commise par un mineur, lorsqu'est mise en mouvement, à son encontre, la procédure 'protectionnelle' prévue 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 infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait' ⁸ ».

La même observation vaut *mutatis mutandis*.

⁴ En ce sens, voir l'avis 59.203/4 donné le 27 avril 2016 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2016 '[modifiant l'ordonnance] du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale', dont l'article 2 a remplacé l'article 18^{bis} de l'ordonnance du 22 novembre 1990.

⁵ Le commentaire des articles 40 et 41 de l'avant-projet évoque les père, mère, tuteurs ou personnes qui ont la charge de l'enfant, alors que le texte des articles 36^{quater}/10 et 36^{quater}/11 évoque « chaque titulaire qui a l'autorité parentale sur le mineur », ce qui est plus restreint que ce que prévoit l'article 60 de la loi du 8 avril 1965 'relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait', rendu applicable par l'article 36^{quater}/11, § 2, alinéa 2, en projet. Comparer avec l'article 6.12 du nouveau Code civil, intitulé « Responsabilité des titulaires de l'autorité sur la personne des mineurs ».

⁶ À cet égard, l'article 36^{quater}/10 en projet (article 40 de l'avant-projet) prévoit uniquement que le Gouvernement « associe à la procédure chaque titulaire qui a l'autorité parentale sur le mineur ». Une telle « association » ne permet pas de garantir à suffisance que cette information sera communiquée dès la phase préparatoire de la procédure aux père, mère, tuteurs ou personnes qui ont la charge du mineur. Voir également l'avis 50.372/AG du 4 juillet 2012 sur un avant-projet d'ordonnance « modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale », observation 29.

⁷ Voir l'article 39, 1^o, de la loi du 24 juin 2013, ainsi que C.C., 23 avril 2015, n^o 44/2015, spécialement les B.51.7 et B.51.8, concernant les mineurs.

⁸ Note de bas de page 64 de l'avis cité : Voir l'avis 45.923/3, n^o 40.

3. Afin de garantir aux contrevenants, majeurs et mineurs, l'application du principe de proportionnalité dans la décision d'infliction de sanctions administratives⁹, tenant compte des situations individuelles et de faits infractionnels éventuellement complexes, le dispositif gagnerait à être complété, en s'inspirant éventuellement de ce que prévoit l'article 18*bis*, § 9, alinéas 5 et 6¹⁰, de l'ordonnance du 22 novembre 1990.

Article 33

1. À l'article 36*quater*/3, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o, en projet, les références faites aux articles 398 à 401 et 442*bis* du Code pénal seront revues pour tenir compte de l'abrogation du livre II du Code pénal du 8 juin 1867 par l'article 118, 1^o, de la loi du 29 février 2024 'introduisant le livre II du Code pénal'¹¹.

2. L'article 36*quater*/3, § 2, alinéas 1^{er} et 2, en projet prévoit la possibilité pour le juge de prononcer une interdiction d'accès à l'ensemble ou à une partie des exploitations de l'OTW, pour une durée comprise entre quinze jours et un an, pour toute personne déclarée coupable d'une des infractions énumérées dans cette disposition.

L'article 36*quater*/3, § 2, alinéa 3, prévoit en outre :

« 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 36*quater*/1, à partir de la commission de la troisième infraction commise au cours d'une période de vingt-quatre mois ».

Le commentaire de l'article gagnerait à préciser comment cette possibilité peut être mise en œuvre, s'agissant des infractions prévues à l'article 36*quater*/1, lesquelles ne sont réprimées que par la voie administrative et dont le juge ne connaît dès lors qu'en cas d'exercice par la personne sanctionnée de la voie de recours prévue par l'article 36*quater*/11 en projet.

⁹ Voir l'avis 75.075/4 donné le 3 janvier 2024 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2024 'fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale', observation sous les articles 12 et 13. Concernant la proportionnalité d'amendes administratives, voir C.C., 24 novembre 2022, n° 156/2022, B.17.2 : « Le principe de la proportionnalité des sanctions administratives implique toutefois que la sanction prononcée par le juge ou par l'autorité administrative doit se trouver dans un rapport raisonnable de proportionnalité avec le comportement qu'elle punit, compte tenu des éléments de la cause. Ce principe pourrait être violé par le législateur s'il enferme le pouvoir d'appréciation du juge ou de l'autorité administrative dans des limites trop étroites qui ne permettraient pas à ceux-ci de tenir compte des éléments pertinents de la cause ou s'il imposait une seule sanction manifestement disproportionnée à la gravité du comportement qu'il entendait punir » ; comparer avec C.C., 5 mai 2022, n° 61/2022, concernant l'amende administrative prévue par la loi du 27 avril 2018 à l'égard de « faits si peu complexes ».

¹⁰ Lesquels disposent :

« L'amende administrative est fixée dans le respect du principe de proportionnalité et en tenant compte d'une éventuelle récidive.

L'amende administrative infligée à un mineur tient également compte des circonstances particulières du mineur, entre autres sa personnalité et son degré de maturité ».

¹¹ Dont l'entrée en vigueur est fixée le 1^{er} septembre 2026 (article 119 de la loi du 29 février 2024, modifié par l'article 253 de la loi du 30 mars 2026 'relative à la mise en concordance des dispositions légales en vigueur de la Justice avec le Code pénal du 29 février 2024 II').

Article 34

L'article 36^{quater}/4, § 1^{er}, alinéa 5, en projet énonce :

« 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 ».

La privation de mouvement, jusqu'à l'arrivée des services de police, des personnes ne justifiant pas de leur identité constitue une atteinte aux droits fondamentaux garantis par l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'homme, disposition qui énonce de manière exhaustive les cas dans lesquels une personne peut être privée de sa liberté.

Dans son avis 51.310/AG donné le 5 juin 2012 sur un avant-projet devenu la loi du 3 août 2012 'modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière et abrogeant l'arrêté royal du 4 avril 2006 relatif à la délimitation des lieux, faisant partie de l'infrastructure exploitée par les sociétés publiques de transports en commun, auxquels s'appliquent les dispositions visées au chapitre III^{bis} de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, en vue de renforcer la sécurité dans les transports en commun', la section de législation a observé :

« 15.4. S'agissant de la possibilité de rétention d'une personne qui, 'après l'avertissement visé à l'article 13.11, alinéa 2 ¹², a refusé manifestement de s'identifier par tous moyens ou a donné une identité qui, après un contact avec les services compétents, s'est avérée fausse' ¹³, elle appelle l'observation suivante.

Selon la Cour européenne des droits de l'homme, une loi qui 'prescrit l'obligation de déclarer son identité et prévoit la possibilité de retenir dans les locaux de la police toute personne refusant de s'acquitter de cette obligation' peut être considérée comme avoir 'été [...] décidée en vue de garantir l'exécution d'une obligation prescrite par la loi, au sens de l'article 5 § 1 b) de la Convention (Reyntjens c. Belgique, n° 16810/90, décision de la Commission du 9 septembre 1992, Décision et Rapports (DR) 73, p. 136 ; Epplé c. Allemagne, n° 77909/01, § 36, 24 mars 2005)' ¹⁴.

La Cour rappelle aussi que,

'pour que la détention litigieuse soit justifiée au regard de l'article 5 § 1 b), l'obligation en question doit être spécifique et concrète, l'intéressé doit négliger de la remplir et l'arrestation et la détention doivent avoir pour but de garantir l'exécution de

¹² Note de bas de page 47 de l'avis cité : Aux termes de l'article 13.11, alinéa 2, en projet de la loi précitée du 10 avril 1990 (article 4 de l'avant-projet),
« [l']agent de sécurité averti[t] l'intéressé qu'il peut faire l'objet de la rétention prévue à l'article 13.12 s'il refuse de s'identifier ou donne une identité qui s'avère fausse ».

¹³ Note de bas de page 48 de l'avis cité : Article 13.12, § 1^{er}, 1^o, *partim*, en projet de la loi précitée du 10 avril 1990 (article 5 de l'avant-projet).

¹⁴ Note de bas de page 49 de l'avis cité : Cour eur. D.H., arrêt Sarigiannis c. Italie, 5 avril 2011, § 42.

celle-ci. En outre, dès qu'il est satisfait à l'obligation visée, la base de la détention cesse d'exister. Enfin, il faut établir un équilibre entre la nécessité dans une société démocratique de garantir l'exécution immédiate de l'obligation dont il s'agit et l'importance du droit à la liberté. À cet égard, la Cour tiendra compte de la nature de l'obligation, y compris son objet et son but sous-jacents, la personne détenue et les circonstances particulières ayant abouti à sa détention et, finalement, la durée de celle-ci (*Vasileva [c. Danemark*, n° 52792/99, 25 septembre 2003,], §§ 37-38 ; *Iliya Stefanov c. Bulgarie*, n° 65755/01, § 71, 22 mai 2008).

Or, la Cour a déjà considéré que l'obligation de collaborer avec la police et de fournir son identité, même en l'absence de soupçons d'avoir commis une infraction, constitue une obligation suffisamment 'concrète et spécifique' pour pouvoir relever de l'article 5 § 1 b) de la Convention (*Vasileva*, précité, § 39)¹⁵.

Les conditions restrictives dans lesquelles une personne peut être retenue et les limites de temps, à savoir trente minutes, pendant lesquelles pareille mesure peut être mise en œuvre, permettent de conclure à son admissibilité au regard des exigences de l'article 5, § 1^{er}, b), *in fine*, de la Convention européenne des droits de l'homme, même si, en l'espèce, ce ne sont pas les fonctionnaires de police qui sont habilités à procéder à la rétention, mais des agents de sécurité dans les conditions précisément énoncées ».

En l'espèce, il convient de compléter l'article 36^{quater}/4, § 1^{er}, en projet afin d'y définir de manière stricte la durée maximale de la mesure de maintien sur place de la personne concernée, à l'instar de ce que prévoit notamment l'article 13.12, § 3, de la loi du 10 avril 1990 'réglementant la sécurité privée et particulière'.

Article 35

Le commentaire de l'article énonce :

« 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 ».

L'article 35 sera complété afin d'y déterminer les modalités de restitution des titres de transports confisqués ou de déléguer cette détermination au Gouvernement.

Article 36

L'article 36^{quater}/6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet dispose :

« Les infractions sont constatées au moyen de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire par les agents constatateurs ».

¹⁵ Note de bas de page 50 de l'avis cité : *Ibid.*, §§ 43 et 44.

En attribuant une force probante particulière aux procès-verbaux dressés en cas d'infraction, cette disposition fait exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et déroge, en conséquence, au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie en fonction de sa propre conviction la valeur probante d'un élément déterminé.

Il appartiendra au législateur de préciser dans l'exposé des motifs les raisons pour lesquelles cette exception est justifiée.

Article 39

L'article 36^{quater}/9, alinéa 1^{er}, en projet dispose :

« 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 ».

Il n'appartient pas à la Région wallonne d'étendre les compétences des agents constatateurs et sanctionneurs à des activités localisées sur le territoire des deux autres régions. Conformément à l'article 92^{bis}, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'¹⁶, de telles questions peuvent être réglées par le biais d'un accord de coopération¹⁷.

Article 47

L'article 47 vise à remplacer l'article 36^{quinquies} du décret du 21 décembre 1989 par une disposition organisant les traitements de données à caractères personnel réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de ce décret.

Le commentaire de cette disposition énonce qu'elle « a pour objectif d'assurer la mise en conformité du décret avec les exigences du RGPD ».

Outre 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, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)' (ci-après : « le RGPD ») et

¹⁶ Lequel dispose :

« Les Régions concluent en tout cas des accords de coopération pour le règlement des questions relatives :

[...]

c) aux services de transport en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

¹⁷ Ou par le biais de normes conjointes, conformément à l'article 92^{bis}/1, § 4, alinéa 4, de la loi spéciale du 8 août 1980.

notamment de son article 5, paragraphe 1, point c), lequel impose le respect du principe de minimisation des données, l'organisation d'un tel traitement implique le respect du principe de légalité imposé par l'article 22 de la Constitution.

Ainsi que l'a rappelé l'Assemblée générale de la section de législation dans son avis 68.936/AG donné le 7 avril 2021 ¹⁸,

« [c]onformément à l'article 22 de la Constitution, tout traitement de données à caractère personnel et, plus généralement, toute atteinte au droit à la vie privée, sont soumis au respect d'un principe de légalité formelle ¹⁹.

En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante, démocratiquement élue. Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les 'éléments essentiels' sont fixés préalablement par le législateur ²⁰.

Par conséquent, les 'éléments essentiels' des traitements de données à caractère personnel doivent être fixés dans la loi elle-même. À cet égard, la section de législation considère que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des 'éléments essentiels' les éléments suivants : 1°) les catégories de données traitées ; 2°) les catégories de personnes concernées ; 3°) la finalité poursuivie par le traitement ; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées ; et 5°) le délai maximal de conservation des données » ²¹.

Comme l'a rappelé la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 33/2022,

« [o]utre cette exigence de légalité formelle, l'article 22 de la Constitution, lu en combinaison avec l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et avec les articles 7, 8 et 52 de la Charte, impose que l'ingérence dans l'exercice du droit au respect de la vie privée et du droit à la protection des données à caractère personnel soit définie en des termes clairs et suffisamment précis qui permettent d'appréhender de manière prévisible les hypothèses dans lesquelles le législateur autorise une pareille ingérence.

En matière de protection des données, cette exigence de prévisibilité implique qu'il doit être prévu de manière suffisamment précise dans quelles circonstances les traitements de données à caractère personnel sont autorisés [...].

¹⁸ Conformément à une jurisprudence constante, rappelée notamment dans l'avis 78.377/2 donné le 25 novembre 2025 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 26 février 2026 'portant organisation de l'Agence du Numérique'.

¹⁹ Note de bas de page 174 de l'avis cité : Déjà invoqué plus avant, numéros 70 et s.

²⁰ Note de bas de page 175 de l'avis cité : Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle : voir notamment C.C., 18 mars 2010, n° 29/2010, B.16.1 ; C.C., 20 février 2020, n° 27/2020, B.17.

²¹ Avis 68.936/AG donné le 7 avril 2021 sur un avant-projet devenu la loi du 14 août 2021 'relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique', *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 1951/001, pp. 55-127, observation 101. Voir aussi C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022, B.13.1 ; C.C., 22 septembre 2022, n° 110/2022, B.11.2 ; C.C., 1^{er} juin 2023, n° 84/2023, B.16.9.

Toute personne doit pouvoir avoir une idée suffisamment claire des données traitées, des personnes concernées par un traitement de données déterminé et des conditions et finalités dudit traitement.

[...]

Le niveau requis de précision de la législation concernée – laquelle ne peut du reste parer à toute éventualité – dépend notamment du domaine qu'elle est censée couvrir et du nombre et de la qualité de ses destinataires [...] »²².

Enfin, la Cour a également rappelé dans ce même arrêt qu'

« [...] [u]ne ingérence des pouvoirs publics dans l'exercice du droit au respect de la vie privée doit non seulement reposer sur une disposition législative suffisamment précise, mais aussi répondre à un besoin social impérieux dans une société démocratique et être proportionnée au but légitime poursuivi.

Pour juger du caractère proportionné de mesures relatives au traitement de données à caractère personnel, il convient de tenir compte notamment de leur caractère automatisé, des techniques utilisées, de la précision, de la pertinence et du caractère excessif ou non des données traitées, de l'existence ou de l'absence de mesures qui limitent la durée de conservation des données, de l'existence ou de l'absence d'un système de contrôle indépendant permettant de vérifier si la conservation des données est encore requise, de la présence ou de l'absence de droits de contrôle et de voies de recours suffisantes pour les personnes concernées, de la présence ou de l'absence de garanties visant à éviter la stigmatisation des personnes dont les données sont traitées, du caractère distinctif de la réglementation et de la présence ou de l'absence de garanties visant à éviter l'usage inapproprié et abusif, par les services publics, des données à caractère personnel traitées [...].

[...]

En ce qui concerne le respect du principe de proportionnalité, il ressort de la jurisprudence constante de la Cour de justice que la protection du droit fondamental au respect de la vie privée au niveau de l'Union exige que les dérogations à la protection des données à caractère personnel et les limitations de celle-ci s'opèrent dans les limites du 'strict nécessaire' [...] »²³.

Dans son avis 110/2026 donné le 3 juin 2026, soit après que la section de législation a été saisie de l'avant-projet examiné, l'Autorité de protection des données a formulé de nombreuses observations relatives à l'article 72 de l'avant-projet sur lequel son avis a été sollicité²⁴. Elle y relève les nombreuses lacunes et imperfections que présente cette disposition au regard des exigences tant de l'article 22 de la Constitution que du RGPD, et notamment de son article 6, paragraphe 3, concernant notamment la définition des finalités poursuivies par les traitements de données et la justification de leur caractère légitime²⁵, la définition des catégories

²² C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022, B.45.2.

²³ C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022.

²⁴ La disposition numérotée comme étant l'article 72 dans l'avant-projet soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données correspond à l'article 47 de l'avant-projet actuellement examiné. Il résulte cependant des extraits de cette disposition citée par l'Autorité de protection des données dans son avis qu'elle ne différerait de l'article 47 que sur des points de détail.

²⁵ Voir l'article 36quinquies, § 2, en projet et les considérants 10 à 24 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

de données pouvant être traitées ainsi que celle des personnes concernées ²⁶, la fixation de la durée de conservation de données en fonction de la finalité du traitement concerné ²⁷, ainsi que le caractère excessivement large des délégations données au gouvernement pour remédier au caractère lacunaire de la définition des éléments essentiels du traitement ²⁸.

L'Autorité de protection des données relève également de manière plus particulière l'inadmissibilité des délégations données à l'OTW, en plus de celles dont bénéficie le Gouvernement (article 36*quinquies*, § 6, alinéa 2, en projet), ainsi que la nécessité de déterminer l'encadrement spécifique des traitements de données relatifs à l'enregistrement des infractions constatées et des sanctions prononcées, lesquelles constituent des données sensibles au sens de l'article 10 du RGPD ²⁹.

Par conséquent, comme le conclut l'Autorité de protection des données,

« Il résulte de ce qui précède que les dispositions [de l'avant-projet] encadrant les traitements de données à caractère personnel doivent être entièrement réécrites » ³⁰.

Article 48

L'article 48 vise à insérer dans le chapitre IV*ter* en projet un article 36*quinquies*/1 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance par l'OTW.

L'usage de caméras de surveillance ainsi que les traitements de données à caractère personnel en découlant constituent une limitation des droits consacrés par l'article 22 de la Constitution.

Comme la Cour constitutionnelle l'a rappelé :

« B.19.1. L'article 22 de la Constitution dispose :

‘Chacun a droit au respect de sa vie privée et familiale, sauf dans les cas et conditions fixés par la loi.

La loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent la protection de ce droit’.

B.19.2. Le législateur décréteil et le législateur ordonnancier doivent avoir égard à l'article 22, alinéa 1^{er}, de la Constitution, en vertu duquel seul le législateur fédéral peut déterminer de manière générale dans quels cas et à quelles conditions le droit au respect de la vie privée et familiale peut être limité.

Certes, la circonstance qu'une ingérence dans la vie privée résulte de la réglementation d'une matière déterminée attribuée au législateur décréteil ou au législateur ordonnancier n'affecte pas cette compétence, mais ces derniers sont tenus de respecter la

²⁶ Voir l'article 36*quinquies*, §§ 3 et 4, en projet et les considérants 25 à 29 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

²⁷ Voir l'article 36*quinquies*, § 5, en projet et le considérant 30 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

²⁸ Voir l'article 36*quinquies*, § 6, alinéa 1^{er}, en projet et le considérant 13 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

²⁹ Voir les considérants 31 à 39 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

³⁰ Considérant 40 de l'avis cité.

réglementation fédérale générale, qui a valeur de réglementation minimale pour toute matière. En ce que les dispositions attaquées visent l'échange de données personnelles, le législateur décréteil est lié par les garanties minimales prévues par le RGPD »³¹.

En l'espèce, la réglementation fédérale applicable, à savoir la loi du 21 mars 2007 'régulant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance', spécifie, en son article 3, alinéa 2 :

« La présente loi n'est pas applicable aux :

[...]

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 ».

La disposition à l'examen correspond à cette hypothèse. L'installation et l'utilisation de caméras de surveillance par l'OTW restent toutefois soumises au respect de la réglementation générale en matière de traitements de données à caractère personnel et notamment au RGPD ainsi qu'à la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel'.

Il est dès lors renvoyé à l'observation formulée ci-avant, à propos de l'article 47 de l'avant-projet.

Article 53

L'article 53, alinéa 1^{er}, dispose :

« 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 ».

À moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé à dix jours par l'article 56 de la loi spéciale du 8 août 1980, il faut renoncer, en principe, à l'entrée en vigueur immédiate afin d'accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

³¹ C.C., 16 février 2023, n° 26/2023.



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 78.628/2-4
du 23 janvier 2026

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne
‘portant des mesures diverses en matière de budget et
de comptabilité, de bien-être animal, d’emploi, de formation,
de pouvoirs locaux, aménagement du territoire, de mobilité,
d’environnement, de climat, de tourisme, de patrimoine
et d’agriculture et de ruralité’

Le 9 décembre 2025, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances et du Bien-être animal de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de décret 'portant des mesures diverses en matière de budget et de comptabilité, de bien-être animal, d'emploi, de formation, de pouvoirs locaux, aménagement du territoire, de mobilité, d'environnement, de climat, de tourisme, de patrimoine et d'agriculture et de ruralité'.

Les chapitres 3, 6, 12, 15, 22, 27 et 30 (articles 286, 287, 289 à 292 et 294) de l'avant-projet ont été examinés par la deuxième chambre le 14 janvier 2026. La chambre était composée de Patrick RONVAUX, président de chambre, Christine HOREVOETS et Michèle BELMESSIERI, conseillères d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Béatrice DRAPIER FACCO, greffier.

Les rapports ont été présentés par Xavier DELGRANGE, premier auditeur chef de section, Roger WIMMER, premier auditeur, Julien GAUL, Xavier MINY, auditeurs, Ahmed TIOURIRINE, Benoît LAGASSE et Arnaud PICQUÉ, auditeurs adjoints.

Les chapitres 4, 5, 9, 10, 14 et 28 de l'avant-projet ont été examinés par la deuxième chambre le 14 janvier 2026. La chambre était composée de Patrick RONVAUX, président de chambre, Laurence VANCRAVEBECK et Anne-Stéphanie RENSON, conseillères d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Béatrice DRAPIER FACCO, greffier.

Les rapports ont été présentés par Roger WIMMER, premier auditeur, et Benoît LAGASSE, auditeur adjoint.

Les chapitres 2, 8, 11, 17, 19, 23 et 30 (article 294) de l'avant-projet ont été examinés par la quatrième chambre le 7 janvier 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Les rapports ont été présentés par Roger WIMMER, Yves CHAUFFOUREAUX, premiers auditeurs, et Arnaud PICQUÉ, auditeur adjoint.

Les chapitres 7, 18, 20, 24, 25, 26, 29, 30 (articles 285, 288, 293 et 294) de l'avant-projet ont été examinés par la quatrième chambre le 14 janvier 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Les rapports ont été présentés par Xavier MINY, auditeur, Ahmed TIOURIRINE et Clément PESSESSE, auditeurs adjoints.

Les chapitres 1^{er}, 13, 16, 20, 21 et 30 (article 294) de l'avant-projet ont été examinés par la quatrième chambre le 19 janvier 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Anne VAGMAN, premier auditeur chef de section.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 23 janvier 2026.

*

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

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Il ne ressort pas du dossier communiqué à la section de législation qu'un rapport d'évaluation de l'impact des dispositions de l'avant-projet sur la situation respective des femmes et des hommes a été établi conformément à l'article 3, 2^o, du décret du 11 avril 2014 'visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales'.

Il sera veillé au bon accomplissement de la formalité requise.

2. L'article 75 de l'avant-projet vise à insérer dans le décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes' un nouveau chapitre III intitulé « 'Transport exceptionnel écologique ».

L'article 2, 6^o, en projet du décret du 26 mai 2016 (article 73 de l'avant-projet) définit le « transport exceptionnel écologique » comme étant :

« le transport de chargements divisibles effectué avec un véhicule à émission nulle ou à faibles émissions ou une combinaison de véhicules tractés par un véhicule à émission nulle ou à faibles émissions dont les dimensions, la masse propre, la masse sous les essieux ou la masse en état de charge, par sa construction ou sa composition, dépassent les maxima qui sont définis dans le code de la route et dans le règlement technique ».

Comme l'a rappelé la section de législation dans son avis 75.266/AG donné le 6 mars 2024 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2025 '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' :

« 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' ¹ que pour qu'un véhicule, telle une remorque, puisse être considéré comme un 'véhicule exceptionnel', il faut que ce véhicule 'dépassé les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique' ».

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

¹ Note de bas de page 11 de l'avis cité : Doc. parl., Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 136.

La notion de « transport exceptionnel écologique », au sens des dispositions du chapitre 8 de l'avant-projet, relevant de celle de « transport exceptionnel par route » au sens de l'article 6, § 1^{er}, X, 13°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', ces dispositions en projet doivent être soumises à la procédure de concertation prévue par l'article 6, § 2, 5°, de cette loi.

3.1. L'article 36, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 'relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)' (ci-après : le « RGPD »), combiné avec son article 57, paragraphe 1, c), le considérant 96 de son préambule et, le cas échéant, l'article 2, alinéa 2, de la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel', prévoit une obligation de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données', dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement de données à caractère personnel.

Plusieurs dispositions de l'avant-projet entrent dans le champ d'application de cette obligation de consultation.

3.2. Tel est le cas de l'article 76 qui vise à insérer dans le décret du 26 mai 2016 un nouveau chapitre IV intitulé « Traitements de données à caractère personnel » comportant un article 11.

L'avis de l'Autorité de protection des données sur cet article 11 ne figure toutefois pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

3.3. En ce qui concerne les dispositions du chapitre 25, le courriel de l'Autorité de protection des données par lequel elle renvoie à son avis standard n° 65/2023 du 9 mars 2023 'relatif à la rédaction des textes normatifs' se limite à mentionner, en objet, les « Articles 230, 238 et 238 ».

Interrogé à propos de l'étendue de la saisine de l'Autorité de protection des données, le délégué a indiqué que l'ensemble du chapitre 25 avait été soumis à celle-ci.

Il en est pris acte.

3.4. Interrogée sur une éventuelle consultation de l'Autorité de protection des données concernant l'article 282 de l'avant-projet, la déléguée a répondu :

« L'avis de l'Autorité de protection des données (APD) concernant l'insertion du paragraphe 1er bis dans l'article 111 de la loi de redressement du 22 janvier 1985 n'a pas été sollicité dès lors que cette modification n'introduit aucun nouveau traitement de données personnelles.

Le texte se limite à reconnaître juridiquement un mode de fonctionnement déjà largement mis en place durant la période de pandémie de COVID-19, suite à l'adoption par le Gouvernement wallon de l'Arrêté du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux n° 58 relatif aux diverses dispositions prises, dans le cadre du plan rebond COVID-19, en matière d'emploi et d'insertion socioprofessionnelle, en ce compris dans le champ de l'économie sociale, lorsque les formations ont été dispensées à distance et que les opérateurs ont dû garantir la présence effective des apprenants grâce à des dispositifs numériques existants. Les exigences relatives à l'attestation en temps réel de la présence, à la conservation des données et à leur mise à disposition en cas de contrôle existaient déjà en pratique et ne divergent pas des modalités et procédures classiques de traitement dans le cadre des formations en présentiel.

La disposition ne crée ni nouvelle finalité, ni nouvelle catégorie de données, ni nouveaux destinataires, et ne modifie pas substantiellement les conditions de traitement. Les opérateurs de formation agréés étaient déjà soumis aux obligations du RGPD ainsi qu'aux exigences de contrôle imposées pour la gestion du congé-éducation payé. La disposition insérée vise essentiellement à formaliser et à clarifier le cadre applicable aux formations à distance, sans introduire de procédure supplémentaire susceptible d'augmenter les risques pour les droits et libertés des apprenants. Elle ne prescrit aucune technologie spécifique et laisse aux opérateurs le choix des outils, pour autant qu'ils respectent les principes de proportionnalité, de minimisation et de sécurité des données déjà en vigueur.

Dès lors, puisqu'il ne s'agit que de la reconnaissance et de l'intégration dans le dispositif légal d'un processus déjà opérationnel et conforme aux règles existantes, sans création ou modification substantielle d'un traitement de données, la demande d'avis préalable à l'APD n'était pas requise ».

Étant donné que l'article 40 de l'arrêté du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux n° 58 du 1^{er} décembre 2020 'relatif aux diverses dispositions prises, dans le cadre du plan rebond COVID-19, en matière d'emploi et d'insertion socioprofessionnelle, en ce compris dans le champ de l'économie sociale' prévoit uniquement une assimilation des heures de cours dispensées à distance, entre le 1^{er} juillet 2020 et le 31 août 2021, à des heures de présences effectives pour déterminer les quotas du congé-éducation payé accordé au travailleur, juridiquement, l'article 282 de l'avant-projet prévoit un nouveau traitement de données à caractère personnel.

Ce nouveau traitement de données à caractère personnel ressort en particulier de l'obligation de mettre en place des dispositifs pour assurer et attester, en temps réel, la présence effective des participants et des procédures de conservation et de mise à disposition des données de présence pour une durée minimale de deux ans.

L'article 282 de l'avant-projet sera par conséquent soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

4. Interrogée quant à la consultation du Comité de gestion de l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi concernant l'article 283 de l'avant-projet, la déléguée a indiqué :

« Effectivement, l'article 283 n'a pas été soumis à l'avis du Comité de gestion du Forem. Cette disposition a été élaborée en concertation directe avec l'Administration

(SPW-EER). L'Administration est, par ailleurs, davantage concernée par cette mesure dans la mesure où elle est chargée de la gestion des agréments, tandis que le Forem intervient uniquement dans le paiement de l'incitant ».

L'article 13, alinéa 1^{er}, du décret du 6 mai 1999 'relatif à l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi' prévoit que « [l]e Gouvernement wallon soumet à l'avis du Comité de gestion tout avant-projet de décret, d'arrêté ou de règlement modifiant la législation ou la réglementation que l'Office est chargé d'appliquer ou concernant le cadre du personnel et la structure de l'Office ».

Étant donné que, comme le relève la déléguée, l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi intervient dans le paiement de l'incitant, il y a lieu de soumettre l'article 283 de l'avant-projet à l'avis du Comité de gestion de l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi.

5. Si l'accomplissement de ces formalités devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État, les dispositions modifiées ou ajoutées qui ne seraient pas de pure forme ou qui ne résulteraient pas également des suites réservées au présent avis devraient être à nouveau soumises à la section de législation conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

CHAPITRE 1^{ER} – MODIFICATIONS DE LA LOI DU 28 FÉVRIER 1882 SUR LA CHASSE

Articles 1^{er} et 3

1. Parmi les modalités appelées à régir l'approbation du plan de gestion, il convient de prévoir l'organisation d'une procédure de participation du public. En effet, l'article 7 de la Convention 'sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement', signée à Aarhus le 25 juin 1998, impose à la Région wallonne l'obligation de soumettre à une procédure de participation du public « l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement ». La Convention d'Aarhus ne définissant pas ce qu'il y a lieu d'entendre par « plans et programmes relatifs à l'environnement », il y a lieu, sur ce point, de se reporter au sens usuel des mots. Il en résulte qu'entre dans les prévisions de cette notion toute décision, prise par une autorité publique, qui détermine une suite ordonnée d'actions ou d'opérations envisagées pour atteindre un but déterminé en rapport avec la qualité de l'environnement ². Tel est incontestablement le cas de la décision qui approuve un plan de gestion tel que prévu par l'avant-projet. Il convient donc de compléter le dispositif en projet en vue de soumettre la décision qui approuve un plan de

² La Région wallonne a fait sien ce point de vue dans la définition de l'expression « plans et programmes » que donne l'article D.6, 13°, du livre I^{er} du Code de l'Environnement.

gestion à une procédure de participation du public conforme aux prévisions de l'article 7 de la Convention d'Aarhus ³⁻⁴.

2. Le dispositif définit le plan de gestion en se référant uniquement à la perdrix grise, tandis que le commentaire de l'article révèle une intention plus large puisqu'il mentionne « le plan de gestion qui pourra être adopté pour les espèces gibiers déterminées par le Gouvernement ».

L'auteur de l'avant-projet doit prendre clairement attitude sur cette question. Si seule la perdrix grise est effectivement concernée, il convient que le commentaire de l'article en explique les motifs. Si tel n'est pas le cas, le dispositif doit être adapté en conséquence et le commentaire des articles sera alors complété aux fins d'encadrer le choix qu'opérera le Gouvernement lorsqu'il imposera un plan de gestion pour une ou plusieurs espèces de gibier.

Article 2

L'article 1^{er}ter, alinéa 4, de la loi du 28 février 1882 'sur la chasse' dispose :

« Les arrêtés relatifs à l'ouverture et à la fermeture de la chasse sont publiés trente jours au moins avant la date des époques fixées ».

L'article 2 envisage de remplacer cette disposition comme suit :

« Les périodes d'ouverture de la chasse débutent au plus tôt quinze jours après que le Gouvernement adopte les arrêtés relatifs à l'ouverture et à la fermeture de la chasse ».

Le commentaire de l'article expose :

« L'alinéa 4 de l'article 1^{er}ter de la loi sur la chasse fixe le fait que les arrêtés relatifs à l'ouverture et à la fermeture de la chasse sont publiés trente jours au moins avant la date des époques fixées.

Au-delà du risque d'interprétation possible dû à la formulation de l'article en tant que tel, 'sont publiés' ne précise pas – et il n'est précisé nulle part dans la loi – qu'il s'agit de la publication au moniteur belge et 'avant la date des époques fixées' ne fait pas référence à une date clairement déterminée, cet alinéa impose une contrainte sur laquelle le Gouvernement n'a aucune prise ou prévisibilité.

La publication au moniteur belge n'est pas liée à un délai de rigueur si bien qu'il n'est pas possible de fixer de manière précise la date limite d'adoption de l'arrêté du Gouvernement visé. La Région ne peut donc s'imposer un délai de rigueur qui dépend

³ L'article 7 de la Convention d'Aarhus précise que les paragraphes 3, 4 et 8 de l'article 6 de la Convention s'appliquent à cette procédure et que « le public susceptible de participer est désigné par l'autorité publique compétente, compte tenu des objectifs de la présente Convention ».

⁴ Pour une observation analogue, voir l'avis 77.683/4 donné le 21 mai 2025 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 juin 2025 'fixant les dates de l'ouverture, de la clôture et de la suspension de la chasse, du 1^{er} juillet 2025 au 30 juin 2030', l'avis 67.081/4 donné le 1^{er} avril 2020 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 mai 2020 'fixant les dates de l'ouverture, de la clôture et de la suspension de la chasse, du 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2025', et, à propos des décisions qui approuvent un plan de tir, l'avis 46.613/4 donné le 17 juin 2009 sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif au plan de tir pour la chasse au cerf'.

d'une instance tierce non soumise à un délai de rigueur. L'alinéa 1 [lire : 4] de l'article 1^{ter} est donc modifié en prévoyant un délai minimal entre les périodes d'ouverture de la chasse et l'adoption par le Gouvernement permettant aux chasseurs de prendre connaissance des mesures. Outre la publication légale, le Gouvernement et l'administration veillent à une communication globale dès l'adoption de l'arrêté ».

Selon le commentaire de l'article, la modification a donc pour objectif de « prévoir un délai minimal entre les périodes d'ouverture de la chasse et l'adoption par le Gouvernement permettant aux chasseurs de prendre connaissance des mesures ». Le commentaire précise que, outre la publication au *Moniteur belge*, une communication globale sera effectuée « dès l'adoption de l'arrêté ».

Ces explications peuvent être comprises comme reflétant la volonté de l'auteur de l'avant-projet de prévoir une entrée en vigueur des arrêtés considérés qui sera fonction de la date d'adoption de ceux-ci par le Gouvernement et non de leur publication au *Moniteur belge*.

À cet égard, il est rappelé que conformément à l'article 84 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', lorsqu'ils intéressent la généralité des citoyens, « les arrêtés sont obligatoires à partir du dixième jour après celui de leur publication [*au Moniteur belge*], à moins qu'ils ne fixent un autre délai », comme le jour de la publication *au Moniteur belge* ou un délai inférieur ou supérieur à dix jours.

En prévoyant que les périodes d'ouverture de la chasse débutent au plus tôt quinze jours après que le Gouvernement adopte les arrêtés relatifs à l'ouverture et à la fermeture de la chasse, et ce, indépendamment de la date de publication de ces arrêtés au *Moniteur belge*, la disposition met en place un régime dans le cadre duquel la période d'ouverture de la chasse déterminée dans ces arrêtés pourrait débiter une date antérieure à celle de la publication de ces arrêtés au *Moniteur belge*.

Un tel régime ne paraît pas admissible dès lors qu'il ne garantit pas que les personnes intéressées soient informées de la date d'ouverture de la chasse via le mode officiel de publication des arrêtés ayant pour objet de fixer cette date.

La disposition en projet sera revue de manière à préserver cette garantie.

Elle pourrait ainsi se limiter à prévoir que les périodes d'ouverture et de fermeture de la chasse ont lieu aux dates fixées par le Gouvernement et ne peuvent débiter avant l'expiration d'un délai de 10 jours prenant cours à dater de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté fixant ces dates.

CHAPITRE 2 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 21 DÉCEMBRE 1989 RELATIF AU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES EN RÉGION WALLONNE

Article 4

1. Le 2° vise à remplacer chaque fois les mots « du Groupe TEC » par les mots « de l'OTW » dans le décret du 21 décembre 1989 'relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne'.

Ce remplacement ne doit toutefois pas être opéré à l'article 42 du décret du 21 décembre 1989. Ce dernier dispose en effet :

« L'OTW reprend l'ensemble des droits et obligations du Groupe TEC ».

Le 2° sera revu en conséquence.

2. Le 4° vise à remplacer chaque fois les mots « ayant les transports » par les mots « qui a la mobilité » dans le décret du 21 décembre 1989.

Une modification similaire sera opérée à l'article 5^{quinquies}, § 4, 4°, du décret du 21 décembre 1989, dans lequel figure l'expression « Ministre des Transports ».

Article 5

Les mots « modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018 » seront remplacés par les mots « remplacé par le décret du 29 mars 2018 »⁵.

Article 13

Dans son avis 62.760/4 donné le 24 janvier 2018 sur un avant-projet devenu le décret du 29 mars 2018 'réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du Transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne', la section de législation a formulé l'observation suivante :

« L'article 29 de l'avant-projet examiné vise à remplacer l'article 11 du décret du 21 décembre 1989, afin d'y prévoir la création d'un collège de commissaires aux comptes comprenant, au côté des commissaires aux comptes choisis par le Gouvernement parmi les membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises, un membre nommé par la Cour des Comptes parmi ses membres.

Il convient de se référer ici à l'article 180, alinéa 5, de la Constitution, lequel dispose :

'Des missions supplémentaires peuvent être confiées à la Cour par la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134. Sur avis conforme de la Cour, le décret ou la

⁵ Décret du 29 mars 2018 'réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du Transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne', article 3, 1°.

règle visée à l'article 134 détermine la rémunération de la Cour pour l'exercice de ces missions. Aucune rémunération n'est due pour une mission qui est exercée par la Cour pour une communauté ou une région le jour de l'entrée en vigueur du présent alinéa'.

Si l'article 180, alinéa 5, de la Constitution permet au législateur décrétal de confier des missions à la Cour de comptes autres que celles qui le lui sont en vertu de l'alinéa 4 de la même disposition, encore convient-il de compléter l'avant-projet afin d'y déterminer la rémunération de la Cour des comptes pour l'exercice de cette nouvelle mission, sur avis conforme de celle-ci ⁶ ».

Cette observation vaut pour l'article 13 de l'avant-projet, qui vise lui aussi à intégrer un représentant de la Cour des Comptes dans le Collège des commissaires aux comptes, en plus du contrôle déjà opéré en vertu de l'article 50, § 2, alinéa 2, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 'relative au financement des Communautés et des Régions' ⁷.

Article 14

Dès lors que la disposition vise les concessions et autorisations octroyées à l'OTW, le mot « leur » sera remplacé par le mot « lui ».

Article 22

Dans la phrase liminaire, les mots « décret du 29 mars 2019 » seront remplacés par les mots « décret du 29 mars 2018 ».

Article 25

1. Le 2° vise à compléter l'article 36^{ter} du décret du 21 décembre 1989 afin d'habiliter le Gouvernement à déterminer « les modalités des traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'élaboration des cartes de légitimation qui doivent permettre aux membres du personnel désignés d'attester de leur qualité d'agent de police judiciaire sur le terrain [...] ».

De manière à mieux circonscrire cette habilitation, conformément au principe de légalité consacré par l'article 22 de la Constitution, la disposition en projet sera complétée afin d'y définir, en plus de leurs finalités, l'ensemble des autres éléments essentiels de ces traitements de données, à savoir les données à caractère personnel traitées, le responsable de

⁶ *Note de bas de page 3 de l'avis cité* : Voir en ce sens, l'avis n° 54.669/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 27 mars 2014 'portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles', *Doc. parl.*, Parl. wall., 2013-2014, n° 977/1, pp. 60-64, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54669.pdf>.

⁷ Lequel est rappelé à l'article 11, alinéa 7, du décret du 21 décembre 1989.

chacun de ces traitements, les personnes ayant accès aux données ainsi que la durée de conservation des données ⁸⁻⁹.

2. L'avant-projet sera également complété afin d'habiliter le Gouvernement à arrêter le modèle de carte de légitimation concerné.

CHAPITRE 3 – MODIFICATIONS DE LA LOI-PROGRAMME DU 10 FÉVRIER 1998 POUR LA PROMOTION DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 4 – MODIFICATIONS DE LA LOI DU 20 JUILLET 2001 VISANT À FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE SERVICES ET D'EMPLOIS DE PROXIMITÉ

Article 30

De l'accord de la déléguée, le 2°, c), sera adapté afin de prévoir ce qui suit :

« Les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, i., y compris le décompte des délais prévus aux 3) à 7), s'apprécient en prenant en compte chaque jour durant lequel [...] ».

Article 31

1. À l'article 2^{quater}, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, la section de législation n'aperçoit pas, au regard du principe de minimisation des données prescrit par l'article 5, paragraphe 1, point c), du RGPD, pourquoi il est requis que le sexe et la date de naissance figurent parmi les données à communiquer par l'utilisateur.

À défaut de justification, les 3° et 4° en projet seront omis.

2. Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, en projet contient par ailleurs deux 4°.

La numérotation sera revue en conséquence.

⁸ Voir notamment l'avis 68.936/AG donné le 7 avril 2021 sur un avant-projet devenu la loi du 14 août 2021 'relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique', *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n°1951/001, pp. 55-127, observation 101. Voir aussi C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022, B.13.1 ; C.C., 22 septembre 2022, n° 110/2022, B.11.2 ; C.C., 1^{er} juin 2023, n° 84/2023, B.16.9.

⁹ Voir également l'avis 94/2025 de l'Autorité de protection des données donné le 1^{er} octobre 2025 sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon « relatif à la carte de légitimation des agents de police judiciaire de l'Opérateur de Transport de Wallonie ».

Article 32

1. Interrogée, à propos de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, en projet sur ce qu'il y a lieu d'entendre par « membre de la famille de l'utilisateur » et sur le point de savoir si l'intention est de viser les membres du ménage de l'utilisateur, la déléguée a indiqué :

« L'intention est bien de viser les membres du ménage de l'utilisateur. Étant donné que le contenu de la règle n'évolue pas et afin de conserver une proximité avec les versions bruxelloise et flamande, la formulation en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2004 avait initialement été reprise.

Cependant, pour renforcer la clarté et la sécurité juridique, la règle pourrait être reformulée comme suit : 'Le travailleur ne réside pas avec l'utilisateur et n'a pas de lien de parenté ou par alliance jusqu'au deuxième degré inclus avec lui ou avec un membre de son ménage' ».

La disposition sera adaptée dans le sens proposé par la déléguée.

2. Interrogée sur les raisons pour lesquelles le paragraphe 2 en projet prévoit une délégation à l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi pour déterminer les moyens de communication et sur la conformité de cette délégation par rapport aux principes concernant l'attribution d'un pouvoir réglementaire à des organismes publics ou à leurs organes, la déléguée a répondu :

« Afin d'éviter l'attribution d'une compétence réglementaire à l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi, le moyen de communication de l'entreprise agréée vers la société émettrice sera inscrit directement dans la loi. Il sera précisé que cette communication a lieu par la voie d'une plateforme sécurisée mise à disposition par le FOREm.

En termes légistiques, les mots 'selon les moyens déterminés par l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi' seront remplacés par 'par la voie d'une plateforme sécurisée mise à disposition par l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi' ».

La disposition sera adaptée dans le sens proposé par la déléguée.

En outre, il convient de mentionner plus précisément au paragraphe 2 en projet les données d'identification visées (outre le numéro d'identification au registre national ou le numéro d'identification à la Banque Carrefour de la sécurité sociale) ou d'habiliter le Gouvernement à cet effet.

Article 33

1. Le paragraphe 2, alinéa 2, 6°, en projet sera revu au niveau de sa formulation et de son agencement avec la phrase liminaire.

2. De l'accord de la déléguée, le paragraphe 2, alinéa 2, en projet sera complété pour prévoir la mention minimale des modalités selon lesquelles l'entreprise agréée peut se

rendre au domicile de l'utilisateur afin de veiller au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail lorsque les activités sont réalisées au lieu de résidence de l'utilisateur.

Article 35

1. Dans la phrase liminaire, il y a lieu d'écrire « article 34 » (et non « article 63 »).
2. Il convient de viser à chaque fois « l'article 2, § 2, alinéa 1^{er}, i ».
3. De l'accord de la déléguée, l'article 9^{ter}, alinéa 2, 2°, en projet sera adapté pour viser expressément les mandataires et les personnes ayant le pouvoir d'engager l'entreprise agréée et omettre la notion de « personnes représentant l'entreprise agréée ».
4. De l'accord de la déléguée, l'article 9^{ter}, alinéa 2, 3°, en projet, sera adapté pour préciser qu'il est question des nom, prénom, numéro de téléphone et adresse électronique des personnes concernées.
5. À l'alinéa 3 en projet, il convient d'écrire « Le service que le Gouvernement désigne communique les données visées à l'alinéa 2 » (et non « les données visées à l'alinéa 1^{er} »).
6. Interrogée sur la cohérence entre l'alinéa 1^{er} en projet, qui vise l'octroi et le retrait de l'agrément de l'entreprise, et l'alinéa 4 en projet, qui vise l'octroi, la gestion et le retrait de l'agrément, la déléguée a indiqué qu'il y a lieu, par souci de clarté, de remplacer le mot « gestion » par le mot « suivi ».

Les alinéas 1^{er} et 4 seront respectivement complété et adapté en ce sens.

Article 36

1. À l'alinéa 5 en projet, il sera question du « Conseil économique, social et environnemental de Wallonie » et, de l'accord de la déléguée, il y a lieu d'écrire « les données visées à l'alinéa 2 » (et non « les données visées à l'alinéa 1^{er} »).
2. Interrogée quant au fait que l'alinéa 6 en projet prévoit une durée de conservation de maximum un an tandis que le commentaire de l'article mentionne une durée maximale de conservation de dix ans, la déléguée a indiqué que le commentaire de l'article contient une erreur.

Il sera par conséquent adapté de manière à viser une durée de conservation de maximum un an.

Article 37

1. Au paragraphe 4 en projet, il y a lieu de viser l'article « *2quater*, § 1^{er}, alinéa 2, [...] ».

Par ailleurs, l'auteur de l'avant-projet adaptera les points visés eu égard à leur renumérotation au vu de l'observation sous l'article 31 et analysera la question de savoir s'il ne serait pas utile que la société émettrice dispose également des données nécessaires au calcul du nombre maximum de titres-services auxquels l'utilisateur a droit par année civile, visées actuellement par le 8°.

2. De l'accord de la déléguée, le paragraphe 6 en projet sera adapté pour viser l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi (et non « Les entités visées aux paragraphes 1^{er} et 2 »).

Article 39

1. Interrogée, à propos de l'article *9septies*, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet sur les raisons pour lesquelles l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi est responsable des données qu'il traite pour les finalités visées à l'article *9quinquies*, § 3, en projet, alors que ce paragraphe vise la société émettrice, la déléguée a indiqué que cela s'explique par le fait que la société émettrice intervient en qualité de sous-traitant de l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi.

Le paragraphe 1^{er} en projet sera dès lors complété afin d'indiquer que la société émettrice agit en tant que sous-traitant de l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi.

2. Étant donné que l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi est, comme l'a indiqué la déléguée, le responsable des données traitées par la société émettrice pour les finalités visées à l'article *9sexies*, § 3, en projet, il y a lieu d'également mentionner ce paragraphe 3 à l'article *9septies*, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet.

La disposition sera complétée en ce sens.

3. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, en projet, il y a lieu de viser l'article *9sexies*, § 4, et non § 3.

4. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, en projet, il y a lieu de viser l'article *9sexies*, § 5, et non § 4.

Article 40

L'article 10^{ter}, § 3, 1°, de la loi du 20 juillet 2001 a été inséré par le décret du 9 décembre 2021 'modifiant la loi du 20 juillet 2001 visant à favoriser le développement de services et d'emplois de proximité'.

La disposition examinée sera adaptée en ce sens.

Article 42

Invitée à justifier le fait que, contrairement à l'article 10^{sexies} de la loi du 20 juillet 2001, la disposition examinée ne prévoit pas que l'amende multipliée ne puisse pas dépasser le centuple de l'amende maximale, la déléguée a indiqué :

« Prévoir un plafonnement de l'amende maximale au centuple de l'amende de base reviendrait à traiter de la même façon des entreprises qui sont dans des situations objectivement différentes.

En effet, le secteur des titres-services se caractérise par une typologie d'entreprises particulièrement diversifiées, au regard du nombre d'utilisateurs au bénéfice desquels elles offrent leurs services. Alors que les plus petites entreprises ne desservent qu'un utilisateur, la principale entreprise compte près de 19.000 utilisateurs wallons pour la période comprise entre décembre 2024 et novembre 2025.

Il existe donc un écart très important entre les entreprises qui comptent cent utilisateurs ou moins et les entreprises qui ont jusqu'à 19.000 utilisateurs. Le fait d'avoir un portefeuille de clients plus important est corrélé avec un plus grand chiffre d'affaires, ainsi qu'une meilleure rentabilité.

Plafonner le montant maximal de l'amende administrative réduirait proportionnellement le risque encouru par les grandes entreprises qui ne se soumettraient pas à l'obligation de déclaration ou de limitation des frais supplémentaires, comparé au risque encouru par les entreprises de maximum cent utilisateurs.

Une telle mesure créerait donc une discrimination au détriment des plus petites entreprises.

La situation est différente pour les infractions visées aux articles 10^{ter} et 10^{quater} de la loi du 20 juillet 2001. Pour ces infractions, le montant n'est pas multiplié par le nombre d'utilisateurs associés mais par le nombre de travailleurs associés. Au regard de ce critère, la différence entre les différentes entreprises de titres-services est nettement plus réduite puisque les plus petites entreprises n'occupent qu'un seul travailleur, tandis que la principale entreprise en occupe 2.700 pour la période comprise entre décembre 2024 et novembre 2025.

En outre, ces infractions sont pour la plupart issues du Code pénal social (article 177/1), qui prévoit en son article 103 un plafonnement au centuple. Dans ce cas-ci, le maintien du plafonnement au centuple pour les amendes dont le montant est déterminé en fonction du nombre de travailleurs concernés participe à l'harmonisation des règles ».

Ces explications figureront utilement dans le commentaire de l'article.

CHAPITRE 5 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 3 AVRIL 2009 RELATIF À L'ENREGISTREMENT OU À L'AGRÈMENT DES AGENCES DE PLACEMENT

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 6 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 15 DÉCEMBRE 2011 PORTANT ORGANISATION DU BUDGET, DE LA COMPTABILITÉ ET DU RAPPORTAGE DES UNITÉS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE WALLONNE

Article 48

L'article 48 modifie l'article 46 du décret du 15 décembre 2011 'portant organisation du budget, de la comptabilité et du rapportage des unités d'administration publique wallonnes' en vue de permettre aux services d'administration générale d'exiger la fourniture de toute pièce justificative permettant la vérification des données.

Interrogé sur les incidences que pourrait avoir la disposition examinée sur le droit au respect de la vie privée, s'agissant de l'éventuel traitement de données à caractère personnel qu'elle peut impliquer, le délégué a indiqué que cette disposition devait être omise dans la mesure où elle n'était pas suffisamment aboutie.

Le dispositif sera adapté en ce sens.

Article 50

Afin de renforcer sa lisibilité, la disposition sera, de l'accord du délégué, rédigée comme suit :

« Dans l'article 73 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 25 avril 2024, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le compte annuel de l'Organisme payeur de Wallonie est transmis, pour le 31 mai de l'année qui suit l'année budgétaire, aux Ministres fonctionnellement compétents et au Ministre du Budget qui est chargé de le soumettre à la Cour des comptes, au plus tard le 15 juin suivant. La Cour fait parvenir les comptes annuels accompagnés de ses observations au Parlement au plus tard à la fin du mois de septembre suivant et en informe conjointement le Ministre du Budget qui communique ces observations aux Ministres fonctionnellement compétents ».

CHAPITRE 7 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 11 AVRIL 2014 RELATIF AU DÉVELOPPEMENT RURAL

Articles 56 et 66

L'article 3 du décret du 11 avril 2014 'relatif au développement rural', dont l'abrogation est envisagée par l'article 56 de l'avant-projet, est reproduit en grande partie par

l'article 15 du même décret tel que l'article 66 de l'avant-projet envisage de le remplacer. L'article 15 en projet fixe notamment comme condition de subventionnement que le projet réalisé soit « repris dans le programme communal de développement rural approuvé par le Gouvernement ».

Les règles consacrées par l'article 3, § 4, du décret du 11 avril 2014 ne sont toutefois pas reproduites dans leur intégralité par l'article 15 en projet. La seconde phrase de ce paragraphe prévoit une dérogation à la condition de subventionnement précitée, valable pour les projets réalisés par au moins deux communes en association, en précisant que le subventionnement peut être octroyé dès lors que le projet est « repris explicitement dans au moins un des programmes communaux de développement rural concernés ». Cette dernière règle est abrogée.

En réponse aux critiques de plusieurs instances d'avis concernant cette abrogation, la note au Gouvernement expose ce qui suit :

« [L]a suppression de cette disposition n'a pas pour objet de supprimer la possibilité de mettre en œuvre des projets transcommunaux. Elle vise à clarifier la portée de chaque texte normatif et à conférer à chacun sa fonction propre. Là où le décret définit le cadre général et la nature des subventions, les modalités concrètes de mise en œuvre relèvent du pouvoir réglementaire du Gouvernement et doivent être reprises dans l'arrêté d'exécution. Dans ce cadre, un projet transcommunal relevant de la mise en œuvre opérationnelle trouvera donc naturellement sa place dans l'arrêté d'exécution plutôt que dans le décret ».

S'il est vrai que l'abrogation envisagée ne fait pas obstacle à la mise en œuvre de projets transcommunaux, il n'en reste pas moins que, pour chacune des communes concernées, l'octroi d'un subside pour la réalisation d'un tel projet n'est plus possible que si celui-ci est repris dans son propre programme communal de développement rural approuvé par le Gouvernement. Ainsi, le fait que le projet soit repris dans le programme communal de développement rural d'une autre commune partenaire du projet ne suffit plus.

À cet égard, il ne reviendra pas au Gouvernement de consacrer une dérogation analogue à celle que prévoit l'article 3, § 4, seconde phrase, du décret du 11 avril 2014, à défaut pour l'article 15 en projet d'encore prévoir la possibilité d'une telle dérogation ou, à tout le moins, d'habiliter le Gouvernement à l'instituer.

Si l'intention de l'auteur de l'avant-projet est de maintenir cette possibilité de dérogation, il convient de compléter le dispositif en ce sens.

Les articles 56 et 66 seront réexaminés à la lumière de cette observation et, le cas échéant, revus.

Article 64

1. Le 2° comprend deux *litterae c*). Sa structure sera revue.
2. Au 2°, c), (1), les mots « à l'alinéa 3 » seront supprimés.

3. Au 2°, c), devenant d), l'article 13, § 2, alinéa 4, en projet prévoit, en sa seconde phrase, que « [l]e projet de convention lie la commune et le Gouvernement quant à la réalisation du programme, définit les obligations des parties et les modalités de réalisation et de suivi du programme communal de développement rural ».

L'auteur de l'avant-projet s'assurera qu'il est de son intention de prévoir que c'est le « projet de convention » qui « lie la commune et le Gouvernement », plutôt que de viser « le projet de convention appelé à lier la commune et la Région »¹⁰.

4. Au 3°, a), le b) apparaissant après les mots « alinéa 4 » sera omis.

Article 70

L'acronyme « CLDR » n'est pas défini dans le décret du 11 avril 2014. Dans l'avant-projet, il sera remplacé par les mots « la commission locale de développement rural », conformément à la terminologie consacrée par ce décret.

Article 71

Ce sont les mots « de l'approbation du décompte final » qu'il faut remplacer.

CHAPITRE 8 – MODIFICATIONS 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

Article 73

1. La section de législation n'aperçoit pas l'utilité du nouvel article 1^{er} que l'article 73 vise à insérer dans le décret du 26 mai 2016. Le commentaire des articles sera, à tout le moins, complété sur ce point.

2. L'article 2, 1°, en projet du décret du 26 mai 2016 définit les mots « le Code de la route ». L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur la future entrée en vigueur de l'arrêté royal du 3 juin 2024 'relatif au Code de la voie publique' et de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2025 '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', fixée au 1^{er} septembre 2026.

La disposition sera réexaminée et, le cas échéant, revue.

¹⁰ À cet égard, le commentaire des articles indique notamment que « [l]a volonté est que la convention soit réellement discutée avec la commune et qu'il s'agisse d'engagements réciproques de la part de la commune et de la Région ».

Article 75

1. Conformément à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 'fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international', le régime d'autorisation des « transports exceptionnels écologiques » en projet doit faire l'objet d'une information à la Commission européenne. Il y sera veillé.

2. Comme l'explique l'exposé des motifs, les dispositions du chapitre 8 « se calque[nt] sur le cadre réglementaire de la Région flamande qui a également lancé un projet-pilote en matière de transports exceptionnels écologiques ».

Pour ce qui concerne la hauteur maximale des véhicules, l'article 6, § 1^{er}, 2°, en projet diffère toutefois de la hauteur maximale fixée par la réglementation similaire adoptée par la Région flamande (4 mètres au lieu de 4,30) ¹¹.

Le commentaire de l'article 75 sera utilement complété sur ce point.

3. Les habilitations données au Gouvernement en matière d'évaluation du projet-pilote par les articles 7, § 1^{er}, 8°, et 10 en projet gagneraient à être réunies en une seule disposition.

CHAPITRE 9 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 2 FÉVRIER 2017 RELATIF AUX AIDES À L'EMPLOI À DESTINATION DES GROUPES-CIBLES

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 10 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 14 FÉVRIER 2019 RELATIF AUX SUBVENTIONS VISANT À FAVORISER L'ENGAGEMENT DE DEMANDEURS D'EMPLOI INOCCUPÉ AUPRÈS DE CERTAINES ENTREPRISES

Article 78

1. Par souci de clarté, mieux vaudrait écrire, au 1°, « qui suit la notification de la décision d'octroi de la subvention ».

2. Interrogée sur le sens à donner au paragraphe 5, alinéa 2, en projet, la déléguée a indiqué qu'il convient de comprendre que l'information a lieu lorsque l'entreprise introduit

¹¹ Voir l'article 13/7, 1°, b), du décret du 3 mai 2013 'relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel', inséré par l'article 16 du décret du 22 mars 2024 'sur l'infrastructure et la politique routières et l'infrastructure hydraulique et la politique de l'eau'.

une demande de dérogation auprès de l'Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi.

L'alinéa 2 en projet sera adapté en ce sens.

CHAPITRE 11 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 4 AVRIL 2019 RELATIF AUX AMENDES ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Article 82

Il sera précisé que l'intitulé remplacé est celui du chapitre V, section 1, sous-section 4, du décret du 4 avril 2019 'relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière'.

Article 83

Au 3°, c), à l'instar de ce que prévoient les autres subdivisions des articles 83 et 84 de l'avant-projet, il semble que les mots à insérer dans l'article 21, § 3, 3°, du décret du 4 avril 2019 soient « d'un transport exceptionnel écologique » et non « d'un véhicule à émission nulle ».

Le 3°, c), sera revu sur ce point.

CHAPITRE 12 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 19 OCTOBRE 2022 RELATIF AUX SOCIÉTÉS RÉGIONALES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AUX SOCIÉTÉS SPÉCIALISÉES

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 13 – MODIFICATIONS DU DÉCRET NEUTRALITÉ CARBONE DU 16 NOVEMBRE 2023

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. L'avant-projet de décret à l'examen contribue notamment à assurer le respect du droit à la protection d'un environnement sain garanti par l'article 23 de la Constitution. Conformément au principe de légalité résultant de cette disposition constitutionnelle, il s'impose que le législateur définisse lui-même l'encadrement du régime de protection qu'il

entend mettre en place, de sorte que les règles qu'il prévoit ainsi que les habilitations éventuelles qu'il entend conférer au Gouvernement soient encadrées à suffisance ¹².

2.1. Au regard de ce principe, l'avant-projet de décret appelle les observations suivantes.

2.2. L'article 89 de l'avant-projet envisage d'abroger l'article 14 du décret du 16 novembre 2023 'Neutralité Carbone' et les articles 88, 90 et 91 modifient en conséquence d'autres dispositions du même décret.

Le commentaire des articles expose à ce propos :

« Les modalités de la participation citoyenne font l'objet de l'habilitation au Gouvernement et ne sont donc plus à détailler dans le décret lui-même.

[...]

Le Gouvernement étant habilité à déterminer les modalités de la participation citoyenne via l'article 15, cet article [lire : l'article 14 du décret du 16 novembre 2023] n'a plus de pertinence au sein du décret ».

L'article 14 dont l'abrogation est envisagée a pour objet d'organiser la participation citoyenne dans la cadre de l'élaboration du projet Air Climat Energie. Il impose en substance au Gouvernement de « constitue[r] temporairement un groupe de citoyens composé de minimum cinquante citoyens tirés au sort [...] qui participent sur une base volontaire », selon des critères de représentativité déterminés, et en prévoyant des incompatibilités précises.

L'article 15, alinéa 1^{er}, du décret du 16 novembre 2023 habilite dans ce cadre le Gouvernement à « détermine[r] les modalités d'organisation et de fonctionnement du processus de participation citoyenne ».

L'abrogation de l'article 14 du décret du 16 novembre 2023 aura ainsi pour effet de laisser au Gouvernement le pouvoir entier de déterminer lui-même comment sera organisée la participation citoyenne.

Pareille abrogation pure et simple de cette disposition et l'attribution au Gouvernement du pouvoir de régler l'organisation de la participation citoyenne sans le moindre encadrement ne sont pas compatibles avec le principe de légalité consacré par l'article 23 de la Constitution.

Les articles 88 à 91 de l'avant-projet seront revus de manière à encadrer à suffisance l'habilitation confiée au Gouvernement par l'article 15, alinéa 1^{er}, du décret du 16 novembre 2023.

¹² Voir entre autres l'avis 71.960/4 donné le 26 octobre 2022 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 23 septembre 2023 'remplaçant le Code wallon du Patrimoine et portant des dispositions diverses', *Doc. parl.*, Parl. w., 2022-203, n° 1401/1, pp. 84-107.

CHAPITRE 14 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 13 DÉCEMBRE 2023 RELATIF AUX MISSIONS RÉGIONALES POUR L'EMPLOI

Article 92

Au 1^{er}, il sera fait référence au paragraphe 1^{er}, « alinéa 1^{er} ».

Article 93

Interrogée sur ce qu'il y a lieu d'entendre par « données liées à son accompagnement », la déléguée a répondu :

« La notion de 'données liées à son accompagnement' doit être interprétée de manière restrictive, au regard de l'article 20 du décret du 13 décembre 2023, qui énumère de façon limitative les données pouvant être traitées par les MIRE dans l'exercice de leur mission. Il s'agit exclusivement des données nécessaires à l'accompagnement vers et dans l'emploi, telles que les données d'identification, de qualification professionnelle, de parcours, ainsi que certaines informations psycho-médico-sociales lorsqu'elles ont un impact direct sur l'insertion socioprofessionnelle. L'article 8/1 vise un encodage ciblé dans le dossier unique du FOREm afin d'assurer la continuité et la cohérence du parcours ».

Par souci de clarté, le dispositif sera complété pour préciser explicitement que les données sont celles visées à l'article 20, § 5, du décret du 13 décembre 2023 'relatif aux missions régionales pour l'emploi'.

Article 96

L'article 28 du décret du 13 décembre 2023 a été abrogé par l'article 164 du décret du 18 décembre 2024 'contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2025', qui constitue un cavalier budgétaire.

Or, de manière générale et comme la section de législation l'a déjà plusieurs fois relevé, une modification opérée par la voie d'un cavalier budgétaire revêt, sauf indication contraire, une valeur permanente, et non pas seulement une valeur annuelle qui nécessiterait de considérer qu'au terme de l'exercice budgétaire la modification apportée sous la forme d'un cavalier budgétaire ne produirait plus d'effet ¹³.

Il en va d'autant plus ainsi pour ce qui concerne une abrogation opérée par la voie d'un cavalier budgétaire dès lors que, par nature, une abrogation épuise instantanément ses effets de manière définitive. Par conséquent, la disposition en projet, qui a pour objet de reproduire une disposition abrogatoire, est vide de sens. Il ne se conçoit en effet pas d'abroger

¹³ Voir notamment l'avis 77.452/2 donné le 27 février 2025 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mars 2025 'octroyant des jetons de présence aux experts externes membres des groupes de travail dans le cadre des revues des dépenses'.

deux fois la même disposition puisque, lors de la seconde abrogation, la disposition à abroger ne fait déjà plus partie de l'ordre juridique ¹⁴.

La disposition examinée est dès lors inutile et sera par conséquent omise.

CHAPITRE 15 – MODIFICATION DU DÉCRET DU 8 FÉVRIER 2024 REMPLAÇANT LE CODE WALLON DU TOURISME ET PORTANT DES DISPOSITIONS DIVERSES

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 16 – MODIFICATION DU DÉCRET DU 14 MARS 2024 INSTITUANT LE CODE DE LA GESTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL

Article 98

La disposition à l'examen envisage d'ajouter un alinéa à l'article 25 du décret du 14 mars 2024 'instituant le Code de la gestion des ressources du sous-sol', de sorte que cet article disposerait :

« Le présent décret entre en vigueur à la date fixée par le Gouvernement et au plus tard le 1^{er} juillet 2024.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur des articles D.VI.1, § 1^{er}, et D.VI.3, § 1^{er}, en ce qui concerne les ressources du sous-sol visées à l'article D.I.1, § 2, alinéa 1^{er}, 3^o et 4^o ».

Dès lors que le Code est entré en vigueur dans toutes et chacune de ses dispositions le 1^{er} juillet 2024, l'habilitation qu'il est envisagé de conférer au Gouvernement est dépourvue d'objet, plus aucune date d'entrée en vigueur ne devant encore être fixée.

Toutefois, le commentaire de l'article explique :

« Considérant qu'il y a lieu de permettre au Gouvernement d'établir la partie réglementaire liée à la délivrance des permis exclusifs[.] Les articles D.VI.1, § 1^{er} et D.VI.3, § 1^{er} précisent que nul ne peut se réserver un droit d'explorer ou d'exploiter notamment un gîte de géothermie profonde (art. D.I.1, § 2, alinéa 1^{er}, 4^o) et de stockage de chaleur (art. D.I.1, § 2, alinéa 1^{er}, 3^o) sans être titulaire d'un permis exclusif. Vu que la partie décrétable du code de gestion des ressources du sous-sol ne permet pas à l'heure actuelle, de délivrer un permis exclusif. Sachant l'existence d'un projet pilote de géothermie minière avec stockage de chaleur sur le bassin minier de Liège (concession minière de Patience et Beaujonc), il est urgent de pouvoir permettre ce projet innovant et d'envergure en faveur de la Wallonie. Les dispositions souhaitées visent à reporter l'entrée en vigueur des dispositions qui imposent un permis exclusif d'exploration et d'exploitation à une date définie par le Gouvernement wallon. Ces dispositions ne

¹⁴ Voir notamment l'avis 60.135/2-4 donné le 17 octobre 2016 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 21 décembre 2016 'portant sur des mesures diverses liées au budget', *Doc. parl.*, Parl. w., 2016-2017, n° 667/1, pp. 26-34.

concernent que le droit d'exclusivité de l'exploitant, les opérations techniques restant sous le régime actuel du permis d'environnement/permis unique ».

Dans ce contexte, vu l'objectif poursuivi, une solution consisterait à prévoir que les dispositions concernées cessent d'être en vigueur jusqu'à ce que le Gouvernement fixe la date à laquelle elles entreront à nouveau en vigueur, tout en prévoyant une date ultime d'entrée en vigueur, ce afin d'éviter que le Gouvernement ne puisse se dispenser de l'exécution du décret, comme le lui interdit l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980.

Cependant, il apparaît que l'intention est de suspendre l'application des règles qui imposent un permis exclusif d'exploration et d'exploitation en vue de rendre possible la mise en œuvre d'un projet-pilote rapidement, sans le permis exclusif requis actuellement par le Code tel qu'il est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

L'auteur de l'avant-projet doit dès lors être en mesure de mieux justifier, au regard du principe d'égalité et de non-discrimination, la suspension, même temporaire, de l'exigence de disposer du permis actuellement requis.

CHAPITRE 17 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 11 AVRIL 2024 RELATIF À L'AGRÈMENT DE PARTENAIRES AU SUBVENTIONNEMENT EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE, DE SENSIBILISATION ET D'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 18 – MODIFICATIONS AU CODE DE LA DÉMOCRATIE LOCALE ET DE LA DÉCENTRALISATION

Article 105

L'article L1132-9 en projet du Code de la démocratie locale et de la décentralisation prévoit la faculté pour le collège de « déléguer certains actes visés à l'article L1123-23, alinéa 1^{er}, 8^o »¹⁵ « concernant la recharge de véhicules électriques tels que définis à l'article 2, alinéa 1^{er}, 27bis du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation régional de marché de l'électricité ». Or, la disposition en projet n'identifie pas clairement la qualité de celui à qui la délégation peut être accordée.

Interrogé à ce sujet, le délégué a confirmé que l'intention était de permettre au collège communal de déléguer l'acte à un fonctionnaire de la commune et selon les conditions qu'il détermine. Il a indiqué à cet égard :

« La délégation ne portant que sur les actes visés à l'article L1123-23, al. 1^{er}, 8^o et ne concernant que la recharge de véhicules électriques tels que définis à l'article 2, alinéa 1^{er}, 27bis du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation régional de marché

¹⁵ L'article L1123-23, alinéa 1^{er}, 8^o, du Code charge le collège communal « de l'administration des propriétés de la commune, ainsi que de la conservation de ses droits ».

de l'électricité, l'intention du Gouvernement est de permettre aux communes d'assouplir l'octroi des permissions de voiries pour les dispositifs et infrastructures en lien avec la recharge de véhicules électriques.

Étant donné le caractère très technique de ce type d'autorisation (pose de dalle rainurées d'un certain type, travaux particuliers à réaliser sur le trottoir, type de câbles autorisés ou non, obligation de remise en état selon des prescriptions techniques particulières...), l'intention est qu'un agent technique de la commune puisse se voir déléguer l'acte par le collège communal.

Compte tenu des éléments ci-dessus, il pourrait être ajouté les mots 'à un ou plusieurs fonctionnaires' après les mots 'Le collège peut déléguer'. Cette formulation aurait le [mérite] d'être identique à celle utilisée déjà dans certains articles du code (L1132-5, L1132-7, L1221-2, L1222-3, L1222-4...) ».

La disposition précisera que la délégation peut être accordée à un ou plusieurs fonctionnaires communaux.

Article 106

Interrogé quant à l'intention poursuivie par l'auteur de l'avant-projet, le délégué a apporté les explications qui suivent :

« Lorsque des communes fusionnent, la commune fusionnée bénéficie d'un bonus financier sur la mandature communale suivante. Ce bonus est calculé sur la base du montant des charges de dettes financières à l'égard d'institutions financières de chaque commune à fusionner, de leur CPAS et de leurs éventuelles régies communales autonomes au 31 décembre de l'année qui précède la proposition commune de fusion visée à l'article L1153-3. Ce bonus – c'est-à-dire le montant financier liquidé au profit de la commune – ne peut être affecté qu'à un seul type de dépense, à savoir les dépenses affectées exclusivement à la couverture des charges de dettes (qu'il s'agisse de dépenses ordinaires de charges de dette ou de dépenses extraordinaires de remboursements anticipés d'emprunts).

Le critère 'dette' joue ainsi tant dans la définition du montant du bonus octroyé à la commune fusionnée que dans l'affectation du montant ; ces deux éléments constituant tout de même des éléments à distinguer.

Les travaux parlementaires du décret ayant instauré le dispositif (*Parl. Wall.*, doc. n° 1378/1 et /3, session 2018-2019) indiquent s'inspirer directement du décret flamand. Or, le cadre décretaal applicable en Flandre vise bien une 'reprise de dette' communale, ce qui diffère largement du cadre wallon qui lui vise une affectation de dépense. Ainsi, le décret flamand du 22 décembre 2017 sur l'administration locale dispose en son article 384 :

Art. 384. Le Gouvernement flamand peut, conformément aux conditions qu'il définit, reprendre les dettes des communes qui, en application de l'article 345, ont décidé d'une proposition commune de fusion et qui ont introduit ladite proposition auprès du Gouvernement flamand, dans les limites du budget flamand.

Par dettes, visées à l'alinéa premier, il faut entendre les dettes financières à l'égard d'institutions financières des communes à fusionner, des centres publics d'aide sociale qui les desservent et de leurs éventuelles régies communales autonomes.

L'arrêté du Gouvernement flamand du 29 janvier 2021 fixant les conditions de reprise de dettes dans le cadre de la fusion volontaire de communes le 1^{er} janvier 2025 vient exécuter cet article 384.

L'application du décret flamand a pour effet de transférer des dettes des communes fusionnées concernées vers la Région flamande et en conséquence de faire disparaître automatiquement des dépenses affectées à la couverture des charges de dettes. Ceci crée une réduction de dépense ainsi qu'une amélioration du taux d'endettement de la commune. Le dispositif flamand a donc in fine pour effet, dans les faits, de créer un financement général 'indirect' des communes concernées puisque cela crée de facto de nouvelles marges dans les budgets communaux concernés ; ces nouvelles marges n'étant affectées à aucun type de dépense particulière ou aucune obligation d'économie à maintenir dans les budgets.

L'intention du Gouvernement wallon est, en l'état de la législation wallonne, de rapprocher le cadre wallon du cadre flamand en ce qu'il permet aux communes fusionnées concernées d'affecter leurs dépenses non seulement aux charges de dettes, mais également aux dépenses d'investissements. Cela permet de ne pas limiter trop strictement l'affectation de la dépense découlant du bonus financier (comme en Région flamande) tout en agissant tout de même sur la dette (comme en Région flamande également) puisque les investissements qui ne sont pas financés par l'emprunt mais par le budget propre de la commune permettent précisément de ne pas augmenter l'endettement de la commune (et donc de conserver, voire de diminuer, le taux d'endettement de la commune) ».

De l'accord du délégué, ces éléments figureront dans le commentaire de la disposition.

Articles 117 et 141

1. L'article 117 en projet tend à insérer dans le Code un article L1331-4 rédigé comme suit :

« Les communes dont le taux de centimes additionnels au précompte immobilier n'a pas augmenté depuis cinq ans au moins peuvent établir une différenciation de taux qui concerne les centimes additionnels au précompte immobilier ».

L'exposé des motifs justifie le système mis en place comme suit :

« L'article 3.1.0.0.4. du Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 autorise la perception d'un précompte immobilier différencié, sous condition de l'approbation de la Région flamande.

L'autorisation de fixer un taux différencié autorise les communes à disposer d'un outil plus flexible pour revaloriser certains villages ou quartiers, attirer de nouvelles populations ou encore à valoriser davantage les petits commerces. À cet égard, l'Union des Villes et Communes de Wallonie dit dans son avis sur le présent projet : 'Dans ce cadre, nous ne voyons pas d'inconvénient à donner la possibilité aux communes d'appliquer des taux de centimes additionnels différenciés en fonction des différentes zones géographiques qui les composent, s'agissant d'un accroissement de la marge de manœuvre donnée à chaque commune en la matière'.

La disposition est inspirée de l'article 41, al.2, 24, deuxième phrase, du décret sur l'administration locale du 22 décembre 2017. Dans son avis n° 62.967/3 du

13 mars 2018 sur la disposition, le Conseil d'État indiqua que : '3.9 Il peut donc être conclu que le régime proposé est compatible avec les règles de répartition des compétences'. L'ensemble des balises constitutionnelles, rappelées dans l'avis précité, sont d'application en l'espèce.

À la différence du dispositif flamand, l'article en projet restreint cette possibilité aux [communes] dont les centimes additionnels au précompte immobilier sont stables depuis au moins cinq ans.

Dans le cadre de la tutelle générale à transmission obligatoire relative aux communes, visée à l'article L3122-2, al.1^{er}, 7^o, l'autorité de tutelle sera saisie des taux différenciés. Tout taux différencié qui violerait la loi ou blesserait l'intérêt général pourrait être annulé par l'autorité de tutelle. À l'instar des taux admissibles relatifs aux centimes additionnels au précompte immobilier, l'usage concret de cette nouvelle disposition sera formalisé dans la circulaire budgétaire approuvée annuellement par le Gouvernement et communiquée aux communes ».

L'article L3122-2/1 en projet du Code (article 141 de l'avant-projet) prévoit pour sa part :

« Sans préjudice de l'article L3122-2, alinéa 1^{er}, 7^o, les actes des autorités communales qui portent sur le taux différencié visé à l'article L1331-4 peuvent uniquement être transmi[s] au Gouvernement aux conditions suivantes :

1^o l'avant-projet de délibération est transmis au Gouvernement, qui :

1) contient le taux différencié, ses annexes et une note motivant de manière circonstanciée la nécessité de la différenciation ;

2) ne peut pas contenir un taux différencié qu'à la baisse par rapport au taux global des additionnels au précompte immobilier ; et,

3) est motivé par la mise en œuvre d'une politique d'attractivité de la partie de territoire concernée ;

2^o le gouvernement émet dans un délai raisonnable un avis conforme sur la faisabilité technique de la différenciation communale envisagée ;

3^o l'avis visé au 2^o est joint au projet de délibération visé à l'article L1122-24 ».

Le commentaire de cette disposition indique ce qui suit :

« Il est renvoyé au commentaire de l'article insérant un article L1331-4 dans le Code.

La procédure est inspirée de la procédure applicable en Région flamande et prévue à l'article 41, al.2, 24, deuxième phrase, du décret sur l'administration locale du 22 décembre 2017.

L'article étant inséré dans le Livre relatif à la tutelle administrative, il convient de constater que la procédure précitée s'applique en vue de l'application de la tutelle générale à transmission obligatoire. Pour qu'un acte d'une commune portant sur un tel taux différencié respecte la légalité, il doit respecter la procédure de concertation avec l'autorité de tutelle. Ceci permet de s'assurer, comme en Région flamande, de l'usage concret et de l'opportunité du taux différencié.

Un avis conforme est exigé du Gouvernement, lequel s'assurera de la faisabilité technique du processus par le Service Public de Wallonie Finances.

La commune ne peut pas augmenter son taux global de centimes additionnels, ne peut proposer de taux différencié qu'à la baisse et doit motiver sa politique fiscale par des considérations d'attractivité du territoire.

Il est précisé que par l'avant-projet de délibération, il convient d'entendre le projet de décision proposé au collège communal ».

2. Dans son avis 75.611/4 donné le 15 avril 2024 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale « modifiant la Nouvelle loi communale et le Code bruxellois de procédure fiscale » qui visait notamment à mettre en place un mécanisme destiné à évaluer la faisabilité technique de tout règlement d'un conseil communal établissant des réductions, des dérogations ou une différenciation par des tarifs réduits pour les centimes additionnels communaux sur le précompte immobilier, la section de législation a observé ce qui suit :

« OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. En raison de ce que le précompte immobilier est un impôt dont le cycle juridique implique l'autorité fédérale, les régions et les communes, d'une part, et compte tenu du principe constitutionnel de l'autonomie communale, d'autre part, il convient au préalable de rappeler quelles sont les prérogatives de chaque échelon institutionnel concerné ainsi que les limites qui s'y attachent.

1.2. L'avant-projet à l'examen n'a pas pour objet de consacrer le pouvoir des communes de lever des centimes additionnels au précompte immobilier. Ce pouvoir découle en effet de l'article 170, § 4, alinéa 1^{er}, de la Constitution et il entraîne notamment la faculté pour les communes de décider de pratiquer, entre autres, des exonérations ou réductions mais aussi des taux différenciés ¹⁶. L'objectif poursuivi par le présent avant-projet est d'encadrer procéduralement la manière dont les communes peuvent exercer leur compétence fiscale en la matière ¹⁷, sachant que le service du précompte immobilier et de ses additionnels est actuellement assuré par la Région de Bruxelles-Capitale.

¹⁶ *Note de bas de page 1 de l'avis cité* : À ce dernier propos, la section de législation a observé ce qui suit dans son avis 62.967/3 donné le 13 mars 2018 sur une proposition devenue le décret flamand du 18 mai 2018 'modifiant l'article 41 du décret du 22 décembre 2017 sur l'administration locale, en ce qui concerne l'affinement de la compétence fiscale du conseil communal', *Doc. parl.*, VI.Parl., 2017-2018, n° 460-2, pp. 3-10 : « 3.3. [...] Naar luid van artikel 464/1 van het WIB 92 mogen de provincies, de agglomeraties en de gemeenten evenwel '[i]n afwijking van artikel 464' opcentiemen vestigen op : '1° de onroerende voorheffing 2° een niet in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 met betrekking tot de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten vermelde gewestbelasting, die het federaal kadastraal inkomen als belastbare grondslag of als element van zijn belastbare grondslag heeft.' Noch in die bepaling, noch in een andere bepaling wordt in enige beperking voorzien op die mogelijkheid om opcentiemen te vestigen op de onroerende voorheffing. Bijgevolg is de belastingbevoegdheid van de gemeenten wat de opcentiemen op de onroerende voorheffing betreft, op grond van artikel 170, § 4, eerste lid, van de Grondwet, volledig. Zij kunnen zowel de tarieven van de belasting bepalen, als voorzien in vrijstellingen en verminderingen, aangezien de federale overheid bij de voormelde wetsbepaling vooralsnog heeft afgezien van enige uitzondering op deze belastingbevoegdheid van de gemeenten ».

¹⁷ *Note de bas de page 2 de l'avis cité* : Comme l'énonce le commentaire de l'article 3 : « [...] l'article 170, § 4, de la Constitution permet au conseil communal de moduler les centimes additionnels au précompte immobilier. Le conseil communal peut par exemple décider de fixer un taux différent selon la situation géographique (par exemple pour soutenir une politique foncière à certains endroits), selon la nature de l'occupation (par exemple pour favoriser le logement ou les activités productives), selon la taille du bien en question ou selon la qualité (résident ou non) du titulaire du bien. Le conseil communal pourrait également choisir d'instaurer un taux progressif dans certains cas, ou d'instaurer un taux réduit pendant une durée déterminée, ou encore de pondérer les critères qu'il choisit pour établir ces centimes additionnels différenciés. Ces différentes possibilités sont bien sûr cumulables ».

1.3. Le précompte immobilier constitue un impôt régional selon l'article 3, alinéa 1^{er}, 5^o, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 'relative au financement des communautés et des régions'. Comme le permet l'article 5, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, la Région de Bruxelles-Capitale a repris le service de cet impôt depuis le 1er janvier 2018 ¹⁸. [...]

1.4. Les régions ne sont toutefois pas compétentes pour déterminer l'entière du régime juridique du précompte immobilier. Comme l'énonce l'article 4, § 2, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 : 'Les régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de l'impôt visé à l'article 3, alinéa 1^{er}, 5^o. Elles ne peuvent toutefois modifier le revenu cadastral fédéral. La gestion conjointe des données de la documentation patrimoniale s'effectue par la voie d'un accord de coopération au sens de l'article 92bis, § 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles'. La détermination de la matière imposable relève de la compétence du législateur fédéral statuant à la majorité spéciale. Par ailleurs, en vertu de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution, la compétence de limiter le pouvoir fiscal des communes appartient au législateur fédéral statuant à la majorité ordinaire.

Comme l'a jugé la Cour Constitutionnelle :

'B.8. En vertu de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution, la loi peut '[déterminer] les exceptions dont la nécessité est démontrée' à l'égard des impositions qui sont établies pour les besoins d'une commune. Conformément à cette disposition, l'agglomération, la fédération des communes et la commune disposent d'une compétence fiscale autonome, sauf lorsque la loi a déterminé ou détermine ultérieurement les exceptions dont la nécessité est démontrée.

B.9.1. L'on peut déduire des travaux préparatoires de l'article 170 de la Constitution que le Constituant entendait, en adoptant la règle contenue à l'alinéa 2 de l'article 170, § 4, prévoir une 'sorte de mécanisme de défense' de l'État 'à l'égard des autres niveaux de pouvoir, de manière à se réserver une matière fiscale propre' (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1979, n° 10-8/4°, p. 4).

Cette règle a également été décrite par le Premier ministre comme un 'mécanisme régulateur' :

'La loi doit être ce mécanisme régulateur et doit pouvoir déterminer quelle matière imposable est réservée à l'État. Si on ne le faisait pas, ce serait le chaos et cet imbroglio n'aurait plus aucun rapport avec un État fédéral bien organisé ou avec un État bien organisé tout court' (Ann., Chambre, 22 juillet 1980, p. 2707. Voy. également : *ibid.*, p. 2708 ; Ann., Sénat, 28 juillet 1980, pp. 2650-2651).

'Je tiens à souligner [...] que, dans ce nouveau système de répartition des compétences fiscales entre l'État, les communautés et les régions et institutions du même niveau, les provinces et les communes, c'est l'État qui a le dernier mot. C'est ce que j'appelle le mécanisme régulateur' (Ann., Sénat, 28 juillet 1980, p. 2661).

B.9.2. Il découle de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution que celui-ci réserve au législateur fédéral, en ce qui concerne les impôts communaux, les exceptions dont la nécessité est démontrée, de sorte que les régions ne peuvent adopter une

¹⁸ Note de bas de page 3 de l'avis cité : À la suite de la notification effectuée auprès de l'autorité fédérale en vertu de l'ordonnance du 23 mars 2017 'portant reprise du service du précompte immobilier'. Voir également l'ordonnance du 23 novembre 2017 'effectuant les adaptations législatives en vue de la reprise du service du précompte immobilier par la Région de Bruxelles-Capitale' et l'ordonnance du 7 décembre 2017 'contenant des dispositions diverses en vue de la reprise du service du précompte immobilier et modifiant l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale'.

réglementation qui aurait pour effet de restreindre le pouvoir des communes d'instaurer une taxe que si les conditions d'application de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles sont réunies. Il est requis, à cette fin, que la réglementation adoptée soit nécessaire à l'exercice des compétences de la région, que la matière se prête à un régime différencié et que l'incidence des dispositions en cause sur cette matière ne soit que marginale¹⁹.

Si l'article 464 du Code des impôts sur le revenu 1992 interdit aux communes de lever des centimes additionnels sur des impôts sur le revenu, l'article 464/1 de ce code, inséré par la loi du 19 avril 2014 'modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne l'établissement de taxes additionnelles sur des impôts régionaux', déroge cependant à cette interdiction en ce qui concerne le précompte immobilier²⁰ ».

3. Les dispositions examinées encadrent l'exercice par les communes de leur pouvoir de décider d'un taux différencié des centimes additionnels au précompte immobilier, en le limitant de la manière suivante. D'une part, elles ne pourraient prévoir une différenciation du taux de leurs centimes additionnels au précompte immobilier que si ce taux n'a pas augmenté au cours des cinq dernières années (article L1331-4 en projet) ; d'autre part, le dispositif en projet prévoit que peut uniquement être transmis au Gouvernement, en ce qui concerne le taux différencié visé à l'article L1331-4, « l'avant-projet de délibération » qui « ne peut [...] contenir un taux différencié qu'à la baisse par rapport au taux global des additionnels au précompte immobilier » (article L3122-2, 1°, 2)) et doit être « motivé par la mise en œuvre d'une politique d'attractivité de la partie de territoire concernée » (article L3122-2, 1°, 3)).

Il est tout d'abord souligné à cet égard que, contrairement à ce que semble indiquer la formulation de l'article L3122-2 en projet, les deux conditions précitées, visées respectivement à l'article L3122-2, 1°, 2) et 3), apparaissent constituer davantage des conditions matérielles pour la décision d'un taux différencié que des conditions procédurales pour la transmission de « l'avant-projet de délibération »²¹.

Outre le fait que, pour la lisibilité du dispositif, ces conditions gagneraient à figurer dans l'article L1331-4, la combinaison des articles L1331-4 et L3122-2, 1°, 2) et 3), semble avoir pour effet de limiter à plusieurs égards l'autonomie fiscale des communes quant à la décision d'un taux différencié des centimes additionnels au précompte immobilier, en excluant cette possibilité pour les communes qui auraient, au cours des cinq dernières années, augmenté le taux de ces additionnels, en ne permettant une telle différenciation de taux qu'à la baisse et en imposant qu'elle soit « motivé[e] par la mise en œuvre d'une politique d'attractivité de la partie de territoire concernée ».

¹⁹ Note de bas de page 5 de l'avis cité : C.C., 25 mai 2016, n° 78/2016 ; C.C., 16 juillet 2015, n° 105/2015. Voir également C.C., 29 novembre 2018, n° 164/2018.

²⁰ Note de bas de page 6 de l'avis cité : L'avis 53.565/3 donné le 17 juillet 2013 sur l'avant-projet devenu la loi du 19 avril 2014, à propos de la disposition qui visait à attribuer le pouvoir de restreindre et de moduler la compétence fiscale des pouvoirs subordonnés quant aux additionnels sur le précompte immobilier, a rappelé que « seul le législateur fédéral est compétent à cet égard, il ne lui appartient pas de déléguer aux régions une matière que la Constitution a réservée à l'autorité fédérale », *Doc. parl.*, Chambre, n° 3384/001, pp. 10-12.

²¹ Voir également l'observation particulière formulée sous l'article 141 de l'avant-projet.

4. Il convient de rappeler que l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution attribue au législateur fédéral la compétence de déterminer, relativement aux impositions établies par les communes, les exceptions dont la « nécessité » est démontrée²². Sans préjudice de leurs prérogatives en matière de tutelle, il n'appartient en principe pas aux régions de déterminer les limites de la fiscalité des communes, même si la matière considérée ressortit par ailleurs à la compétence des régions. La Cour constitutionnelle a déjà confirmé la compétence réservée du législateur fédéral pour restreindre l'autonomie fiscale dont disposent les communes en vertu de l'article 170, § 4, alinéa 1^{er}, de la Constitution²³.

S'agissant plus particulièrement d'additionnels appliqués aux impôts régionaux au sens du titre III de la loi spéciale du 16 janvier 1989, la section de législation a déjà observé que les régions n'étaient en principe pas compétentes pour exclure la possibilité pour un pouvoir subordonné, en l'occurrence une province, de prélever des centimes additionnels sur le précompte immobilier²⁴.

Le même constat vaut en ce qui concerne les limites mises par l'avant-projet au pouvoir des communes de fixer des taux différenciés pour les centimes additionnels au précompte immobilier.

Cela étant, les régions pourraient, sur la base des pouvoirs implicites visés à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980, limiter l'autonomie fiscale des communes²⁵.

²² Voir C.C., 13 avril 2023, n° 65/2023, B.3.3, où la Cour constitutionnelle précise : « La loi prise sur cette base doit être interprétée restrictivement dès lors qu'elle limite l'autonomie fiscale des communes ».

²³ C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010, B.7 :

« Dans le cadre des règlements complémentaires de circulation routière qu'elles adoptent, les communes peuvent établir une rétribution ou une taxe de stationnement.

Si la commune fait choix de prélever une taxe de stationnement, en principe seul le législateur fédéral peut y apporter une restriction. En effet, si, comme la Cour l'a indiqué en B.5.1, les régions sont compétentes pour fixer les règles relatives à l'établissement et au recouvrement des taxes communales et provinciales, cette compétence doit être exercée sans préjudice de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution. Celui-ci réserve au législateur fédéral, en ce qui concerne les impôts communaux, les exceptions dont la nécessité est démontrée. Il en résulte que les communautés et les régions ne peuvent adopter une réglementation qui aurait pour effet de restreindre la compétence des communes d'instaurer une taxe que si les conditions d'application de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles sont réunies.

[...] ».

Voir aussi C.C., 29 novembre 2018, n° 164/2018, B.6.4.

²⁴ Voir l'avis 58.510/3 donné le 18 décembre 2015 et l'avis 59.589/3 donné le 12 juillet 2016 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 18 novembre 2016 'houdende de vernieuwde taakstelling en gewijzigde financiering van de provincies', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2015-2016, n° 880/1, pp. 129-153 et 165-174. Voir également l'avis 56.701/VR/3 donné le 12 novembre 2014 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 19 décembre 2014 'houdende diverse fiscale bepalingen', où la section de législation arrive à une conclusion similaire à propos de centimes additionnels à la taxe sur les habitations inadaptées et inhabitables et à la taxe sur les sites d'activités économiques désaffectés, taxes non visées par la loi spéciale du 16 janvier 1989, *Doc. parl.*, Parl. fl., 2014-2015, n° 174/1, pp. 23-36.

²⁵ Voir notamment l'avis 39.442/2-4 donné le 19 décembre 2005 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 23 février 2006 'relatif aux actions prioritaires pour l'avenir wallon', *Doc. parl.*, Parl. w., 2005-2006, n° 296/1, pp. 37 à 60 et, plus récemment, l'avis 66.089/4 donné le 26 juin 2019 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 28 novembre 2019 'modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale', *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2019-2020, A-18/1, pp. 19-24.

Par conséquent, la faculté pour la Région wallonne de limiter le pouvoir des communes pour établir des centimes additionnels sur un impôt régional pourrait trouver un fondement dans l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution à condition que le recours aux pouvoirs implicites soit lui-même admissible. Il est requis, à cette fin, que la réglementation adoptée puisse être considérée comme nécessaire à l'exercice des compétences de la région, que la matière se prête à un régime différencié et que l'incidence des dispositions en cause sur cette matière ne soit que marginale.

Aucune pièce du dossier transmis à la section de législation ne comporte de justification spécifique visant à démontrer que les trois conditions requises pour la mise en œuvre des pouvoirs implicites sont réunies.

En conséquence, l'exposé des motifs sera complété afin de contenir les éléments de nature à justifier l'admissibilité en l'espèce du recours aux pouvoirs implicites en vue de procéder à la limitation envisagée du pouvoir des communes d'instaurer un taux différencié des centimes additionnels au précompte immobilier, ainsi que cela semble constituer la portée des articles L1331-4 et L3122-2, 1°, 2) et 3), combinés. Plus précisément, il contiendra les éléments justifiant la nécessité²⁶ de l'atteinte portée par les dispositions en projet à l'autonomie dont jouissent les communes en matière fiscale, d'une part, en ce qu'elles entendent interdire des taux différenciés à la hausse et, d'autre part, en ce qu'elles limitent l'instauration de taux différenciés à la baisse aux situations dans lesquelles cette baisse est motivée « par la mise en œuvre d'une politique d'attractivité de la partie de territoire concernée ».

5.1. Il résulte de l'article L1331-4 en projet une différence de traitement, en ce qui concerne la possibilité d'abaisser de manière différenciée le taux des centimes additionnels, entre les communes qui augmentent le taux des centimes additionnels et qui ne peuvent alors pas, pendant une période de cinq ans, mettre en place des taux différenciés, et celles qui s'abstiennent de procéder à une telle augmentation et qui peuvent mettre en place de tels taux différenciés.

Comme l'a déjà souligné la section de législation, le principe d'égalité et de non-discrimination consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution suppose que l'auteur d'une norme soit en mesure de justifier de manière objective et raisonnable les éventuelles différences de traitement opérées entre communes²⁷.

Interrogé à ce sujet, le délégué a expliqué :

« Cet article est à lire en combinaison avec l'article 141.

Il faut rappeler que suivant une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle (Voy. CC, 17 juillet 2014, 107/2014 ; CC, 25 septembre 2014, 141/2014) :

²⁶ Voir C.C., 29 novembre 2018, n° 164/2018, B.7.2.

²⁷ Voir l'avis 72.823/4 donné le 15 février 2023 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2023 'instaurant un régime de subvention aux communes en matière de bien-être animal'. Voir en outre l'avis 78.034/2/V donné le 1^{er} septembre 2025 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 septembre 2025 'modifiant l'arrêté du gouvernement wallon du 30 mars 2023 instaurant un régime de subvention aux communes en matière de bien-être animal'.

– le principe d'égalité et de non-discrimination n'exclut pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée. [...] L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause.

À cet égard, le critère objectif retenu est celui d'un taux centimes additionnels au précompte immobilier n'ayant pas augmenté depuis cinq ans, autrement dit le critère retenu est celui d'une certaine stabilité fiscale à l'égard des redevables.

Ce critère a pour objet d'éviter que cette nouvelle opportunité fiscale n'ait pas pour seul usage par les communes d'augmenter *in fine* la fiscalité sur certains redevables uniquement. Ceci serait en effet théoriquement possible par une augmentation généralisée du taux de centimes additionnels sur l'ensemble de la commune en année 1, suivie en année 2 d'une diminution à portée large excluant uniquement certains quartiers. Ceci constituerait une différence de traitement entre redevables au sein de la commune qui ne serait fondée sur aucune raison justifiable. En portant la stabilité fiscale au précompte immobilier à cinq ans, l'intention est de s'assurer que ce type de manœuvre ne puisse être réalisable que sur le temps long, l'incitant à réaliser une telle opération étant alors faible vu l'impact réel en terme[s] de recettes fiscales pour la commune sur une telle période.

En matière fiscale, il faut aussi rappeler que le législateur bénéficie d'une certaine latitude dans la manière dont la Cour constitutionnelle exerce son contrôle marginal. Elle juge par exemple (CC, 15 juin 2017, 74/2017) :

Il appartient au législateur d'établir la base de l'impôt des personnes physiques ainsi que les exemptions d'impôt. Il dispose en la matière d'une marge d'appréciation étendue. Il n'appartient pas à la Cour de statuer sur l'opportunité ou le caractère souhaitable de ces exemptions

Ou encore (CC, 18 juin 2015, 92/2015) :

Il appartient au législateur de déterminer quels redevables sont soumis à l'obligation de contribution attaquée. Il dispose en la matière d'un large pouvoir d'appréciation.

En l'espèce, l'intention du législateur est de garantir que la disposition en projet puisse être utilisée conformément au but poursuivi (à savoir principalement revaloriser certains villages ou quartiers, attirer de nouvelles populations ou encore à valoriser davantage les petits commerces). L'intention est ainsi de protéger le redevable d'un éventuel usage abusif du nouveau dispositif fiscal qui mènerait précisément à des différences de traitements injustifiées entre redevables au sein même de la commune.

Il faut en outre constater qu'entre les exercices fiscaux 2021 et 2025 (période de cinq ans), la très grande majorité des communes n'a pas augmenté son taux de précompte immobilier.

La différence de traitement entre communes est ainsi raisonnablement justifiée ».

La différence de traitement est donc justifiée par la volonté d'empêcher les communes d'augmenter les centimes additionnels à l'égard de certaines catégories de contribuables, seuls des taux différenciés à la baisse étant susceptibles d'être instaurés. Dans ce contexte, la règle des cinq ans vise à encadrer l'usage futur du nouveau dispositif et à prévenir, à partir de son entrée en vigueur, toute « manœuvre » visant à augmenter les taux dans un premier temps afin de les diminuer par la suite.

5.2.1. Au regard du principe d'égalité et de non-discrimination, deux situations doivent être distinguées, selon que la décision d'augmenter les centimes additionnels est postérieure ou antérieure à l'entrée en vigueur du dispositif en projet.

5.2.2. La règle, en tant qu'elle vise à interdire, dans son principe, les taux différenciés à la hausse, emporte que les communes qui, sur la base de données objectivées liées à leur situation financière dégradée, seraient amenées à augmenter le taux des centimes additionnels au précompte immobilier, se voient interdire pendant une période de cinq ans la possibilité d'appuyer « une politique d'attractivité de la partie du territoire concernée » par la mise en place de tels taux différenciés. En outre, la règle envisagée a comme conséquence d'empêcher dans une telle situation, pendant une période de cinq ans, que certains contribuables bénéficient d'un taux différencié à la baisse par rapport au taux, par hypothèse globalement augmenté, qui serait applicable dans ces communes à l'égard de la généralité des contribuables, concourant ainsi à augmenter la pression fiscale globale dans ces communes.

Si l'objectif de stabilisation de la pression fiscale que poursuit la mesure est légitime, se pose la question de savoir si elle n'emporte pas des effets disproportionnés à l'égard des communes précitées et si elle est à tous égards adéquate au regard de l'objectif poursuivi. Il y a dès lors lieu pour l'auteur de l'avant-projet de justifier la mesure de manière plus circonstanciée dans l'exposé des motifs.

5.2.3. En tant que la limite de la période de cinq ans s'applique de manière immédiate aux communes qui ont augmenté le taux des centimes additionnels avant l'entrée en vigueur du dispositif, il y a lieu de rappeler que le principe d'égalité et de non-discrimination peut être violé si l'absence de régime transitoire (ou le régime transitoire prévu) entraîne une différence de traitement dénuée de justification raisonnable ou s'il est porté une atteinte excessive au principe de la confiance légitime. Tel est le cas lorsqu'il est porté atteinte aux attentes légitimes d'une catégorie déterminée de justiciables sans qu'un motif impérieux d'intérêt général puisse justifier l'absence d'un régime transitoire établi à leur profit ²⁸.

L'explication selon laquelle « [i]l faut en outre constater qu'entre les exercices fiscaux 2021 et 2025 (période de cinq ans), la très grande majorité des communes n'a pas augmenté son taux de précompte immobilier » ne peut suffire en l'espèce ; il en résulte au contraire que certaines communes ont procédé à une augmentation des taux sans chercher à détourner le mécanisme en projet, puisqu'elles ne pouvaient connaître l'intention actuellement formulée par l'auteur de l'avant-projet. La situation de ces communes échappe donc aux hypothèses envisagées en vue de justifier la différence de traitement.

Au regard des principes de sécurité juridique et de confiance légitime, la disposition sera revue afin de prévoir un régime transitoire.

6. En conclusion, le dispositif à l'examen sera revu à la lumière des observations qui précèdent, étant entendu que l'exposé des motifs sera en tout état de cause complété afin de justifier le respect des principes constitutionnels rappelés.

²⁸ C.C., 24 avril 2025, n° 66/2025, B.12. Voir également C.C., 30 janvier 2025, n° 8/2025, B.32.

Article 120

Interrogé à propos de l'expression « conduite irréprochable » employée à l'article L1411-1, § 2, alinéas 1^{er}, 1^o, et 2, 1^o, en projet, le délégué a fourni les explications suivantes :

« Il faut donner à ces termes un sens tout à fait identique à celui retenu pour l'interprétation de la loi du 10 mars 1980 relative à l'octroi du titre honorifique de leurs fonctions aux bourgmestres, aux échevins et aux présidents des conseils des centres publics d'aide sociale ou des anciennes commissions d'assistance publique.

Cette loi reprend les mêmes termes ; elle est abrogée par le projet de décret pour être intégrée quasiment in extenso dans le Code ».

À ce sujet, les travaux parlementaires relatifs à la loi du 10 mars 1980 'relative à l'octroi du titre honorifique de leurs fonctions aux bourgmestres, aux échevins et aux présidents des conseils des centres publics d'aide sociale ou des anciennes commissions d'assistance publique' indiquent :

« La n[on]ction de conduite irréprochable implique, à l'évidence, l'absence de sanctions disciplinaires.

Les bourgmestres qui ont fait l'objet d'une peine disciplinaire sont définitivement exclus, même si, postérieurement à celle-ci, ils ont encore exercé leurs fonctions pendant neuf années sans encourir de sanction. Il va de soi que certaines condamnations pénales encourues par les intéressés font également obstacle à l'octroi de l'honorariat.

Vu l'impossibilité de citer tous les cas où une condamnation pénale serait de nature à empêcher l'accès à l'honorariat, il est nécessaire de donner à l'article une formulation générale laissant ainsi au Roi le soin d'apprécier, dans chaque cas, quelle solution s'impose »²⁹.

De l'accord du délégué, ces éléments seront rappelés dans le commentaire de l'article.

Article 123

Dans la phrase liminaire, les mots « Dans l'article L1512-5, al. 3, » seront, de l'accord du délégué, remplacés par les mots « Dans l'article L1512-5 ».

Article 127

La disposition reproduit le contenu des articles 128/1 et 128/2 insérés dans le décret du 12 février 2004 'organisant les provinces wallonnes' par le décret du 20 février 2014 'modifiant le décret du 12 février 2004 organisant les provinces wallonnes'.

Interrogé quant à la prise en considération des observations formulées par la

²⁹ *Doc. parl.*, Sénat, 1977-1978, n° 379/1, pp. 3-4.

section de législation dans son avis 54.700/4 donné le 30 décembre 2013 sur l'avant-projet devenu le décret du 20 février 2014 ³⁰, en particulier en ce qui concerne les ambiguïtés relevées, le délégué a répondu :

« [L']avis 54.700/4 du 30 décembre 2013 du Conseil d'État rappelle la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et rappelle ainsi que 'Le principe d'autonomie locale ne porte pas atteinte non plus à la compétence de l'État fédéral, des communautés ou des régions, de juger du niveau le plus adéquat pour réglementer une matière qui leur revient. Ainsi, ces autorités peuvent confier aux collectivités locales la réglementation d'une matière qui sera mieux appréhendée à ce niveau. Elles peuvent aussi considérer qu'une matière sera, à l'inverse, mieux servie à un niveau d'intervention plus général, de façon à ce qu'elle soit réglée de manière uniforme pour l'ensemble du territoire pour lequel elles sont compétentes, et en conséquence, interdire aux autorités locales de s'en saisir. [...] L'atteinte à la compétence des provinces, et par voie de conséquence, au principe de l'autonomie locale que comporte toute intervention, qu'elle soit positive ou négative, de l'État fédéral, des communautés ou des régions, dans une matière qui relève de leurs compétences, ne serait contraire aux dispositions [...] qui garantissent la compétence des provinces pour tout ce qui concerne l'intérêt provincial, que si elle était manifestement disproportionnée'.

Le Conseil d'État considérant au moment de la remise de l'avis, sur le principe, que 'En l'espèce, dès lors qu'il entend empêcher les conseils et les collèges provinciaux de prendre, au titre de l'intérêt provincial, des délibérations relevant uniquement des matières particulières du logement ou de la politique de l'énergie, l'avant-projet ne peut être considéré comme aboutissant à priver les provinces de tout ou de l'essentiel de leurs compétences'.

À cet égard, il y a donc déjà lieu de considérer que la codification des articles concernés dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation – laquelle n'entend rien changer au fond des dispositions – doit également être considérée que les articles codifiés 'ne peuvent être considéré comme aboutissant à priver les provinces de tout ou de l'essentiel de leurs compétences'.

Quant aux questionnements visés aux pages 6 et 7 de l'avis 54.700/4 du 30 décembre 2013 portant sur la compétence du logement et celle de l'énergie, l'ambition du Gouvernement wallon est de codifier à droit constant ces dispositions. À cet égard, il faut constater que le Ministre compétent avait précisé, au moment de l'adoption de ces dispositions en 2014 au moment des travaux parlementaires, ceci : 'En ce qui concerne les matières qui restent dans le giron des provinces, il s'agit explicitement de ce qui est cité dans le Code wallon du logement et de l'habitat durable, et singulièrement son article 130, qui traite des participations dans les SLSP, et son article 194 qui a trait à la possibilité d'être membre d'un Conseil d'administration d'une AIS, mais aussi la mise en place d'une Régie foncière provinciale. À cet égard, il est précisé que cette régie constitue un opérateur immobilier reconnu par l'article 1^{er}, 23^o, du Code wallon du logement et de l'habitat durable. Quant au volet 'énergie', la participation financière dans les GRD fait aussi partie de ce qu'actuellement la législation wallonne permet par définition positive dans d'autres décrets. [...] Comme cela a été relevé, le Conseil d'État considère effectivement que le décret en projet ne porte pas atteinte aux compétences centrales des provinces, quand bien même certaines d'entre elles auraient mis l'un ou l'autre élément dans leur axe prioritaire. Le regard du Conseil d'État est précieux en ce sens qu'il se situe avant le transfert de compétences via les accords institutionnels fédéraux. [...] En ce qui concerne les AIS, sous la

³⁰ *Doc. parl.*, Parl. w., 2013-2014, n° 944/1, pp. 5-7.

présidence de M. Jamar, Président, M. le Ministre confirme que l'article 194 du Code wallon du logement et de l'habitat durable permet aux provinces de rester membres du Conseil d'administration d'une AIS, tandis que l'article 130 leur permet d'être membre d'une SLSP et d'en détenir des parts'. (Parlement wallon, doc. n° 944/2, session 2013-2014).

Le Gouvernement n'entendant pas modifier la portée des dispositions, il est renvoyé aux commentaires des travaux parlementaires susmentionnés.

En outre, le Gouvernement a entamé le travail préparatoire sur la réforme de l'institution provinciale, de sorte que si la compétence 'logement' et la compétence 'énergie' devaient être mieux définies, cet élément sera abordé dans le cadre de cette réforme ».

Ces éléments gagneraient à figurer dans le commentaire de la disposition.

Article 130

Interrogé quant à la portée de l'article L2212-68/1 en projet, le délégué a fourni les explications suivantes :

« il a été veillé à ce que cette disposition ne constitue pas un mode de réquisition, comme l'indique le commentaire de l'article.

La réquisition est organisée par l'article 181 de la loi sur la sécurité civile du 15 mai 2007 et par l'arrêté royal du 25 avril 2014 fixant les modalités du pouvoir de réquisition et constitue une mesure d'urgence ; la réquisition a un potentiel impact sur les droits et libertés de chaque citoyen. Tel n'est pas l'objet de l'article en projet qui vise les seuls agents provinciaux et s'inscrit dans la relation de travail au sein de l'administration provinciale.

Il a donc été veillé à ce que la disposition s'inscrive dans la compétence visée à l'article 6, VIII, 1° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 (organisation et fonctionnement des institutions provinciales). Il est à cet égard rappelé que le Gouverneur constitue un 'organe provincial', ainsi que l'indique L2212-1, lequel se trouve dans un chapitre intitulé 'Organes provinciaux' (aucune réforme n'a supprimé ce fait, en ce compris les réformes visant à extraire le Gouverneur de la gestion plus directe de la Province).

La mesure constitue une mesure de fonction publique provinciale, laquelle fait passer le pouvoir hiérarchique sur le personnel provincial du directeur général provincial au Gouverneur à une triple condition : 1) l'existence d'une crise au sens du décret du 13 juillet 2013 ; 2) l'application des modalités convenues entre le Collège provincial et le Gouverneur ; et 3) le personnel concerné est repris dans la [réserve] de personnel.

Dans les faits, la disposition constitue ainsi une dérogation à l'article L2212-58, § 2. Cet article dispose ceci : '§ 2. Sous le contrôle du collège provincial, il dirige et coordonne les services. Sauf exception prévue par la loi, il est le chef du personnel'. L'article L2212-58 prévoit explicitement une possibilité de dérogation, laquelle est précisément utilisée en l'espèce par l'article en projet.

Il a également été veillé à ce que le dispositif ne définisse pas de quelle manière et pour quelle raison la réserve de personnel est mobilisable.

Cela relève de l'autonomie provinciale – à formaliser conformément à l'alinéa 2 – et relève de l'intention du Gouverneur dans les modalités admises par le

Collège provincial et le Gouverneur ».

De l'accord du délégué, ces éléments figureront dans le commentaire de l'article.

Article 141

Le commentaire de la disposition énonce que « par 'l'avant-projet de délibération', il convient d'entendre le projet de décision proposé au collège communal ».

Mieux vaut dès lors faire mention dans le dispositif du « projet de décision du collège communal ».

Article 146

Interrogé quant à la portée de la disposition en projet, le délégué a fourni les explications complémentaires suivantes :

« Il est courant que des pouvoirs publics réalisent des opérations entre eux à un prix différent de la valeur estimée, lorsque cela répond à un objectif d'intérêt général. C'est notamment le cas lorsqu'une commune cède un bien à une régie communale autonome ou met un terrain à disposition d'une société de logement de service public pour développer du logement public. Actuellement, le principe de base est pourtant la vente au 'prix estimé', ce qui fait perdre du temps aux communes qui produisent alors habituellement des actes justifiant le non-recours au prix estimé. L'article en projet renverse le principe, sécurise juridiquement la pratique de terrain et facilite la mise en œuvre des politiques publiques locales en supprimant une contrainte obsolète ».

Article 147 à 158

La section 3 de la partie IV, livre I^{er}, titre IV, chapitre VI, du Code fixe les règles propres au contrôle des dépenses électorales, notamment en prévoyant le régime des réclamations auprès de la Commission régionale de contrôle.

Les articles 147 à 158 de l'avant-projet réforment le régime existant en rendant le Conseil des élections locales compétent, en tant que juridiction administrative, pour statuer sur les réclamations portant sur le contrôle des dépenses électorales engagées par des candidats pour les élections des membres des conseils communaux et provinciaux.

L'avant-projet étend dès lors les attributions juridictionnelles du Conseil des élections locales, actuellement chargé par l'article L4146-6, § 1^{er}, du Code « de statuer sur les recours contre les élections communales et provinciales et de valider celles-ci ».

Il convient de rappeler que les articles 145, 146 et 161 de la Constitution réservent à l'autorité fédérale la compétence d'établir des juridictions administratives et de définir leurs attributions. Toutefois, la création d'une juridiction administrative par une communauté ou une région a été admise, tant par la Cour constitutionnelle que par le Conseil

d'État, sur le fondement des pouvoirs implicites dont disposent les communautés et régions en vertu de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

Comme la section de législation l'a rappelé notamment dans ses avis 63.864/2V ³¹, 72.442/4 ³² ou encore 72.576/AV ³³, il est nécessaire à cet effet que l'empiètement de compétence réalisé par la communauté ou la région concernée sur les compétences de l'autorité fédérale soit nécessaire à l'exercice des compétences de cette communauté ou région, que la matière se prête à un régime différencié et que l'incidence des dispositions en cause sur la matière ne soit que marginale ³⁴. De telles considérations valent également dans l'hypothèse de l'extension des compétences d'une juridiction administrative existante.

Or, aucune pièce du dossier transmis à la section de législation ne comporte de justification spécifique visant à démontrer que les trois conditions requises pour la mise en œuvre des pouvoirs implicites sont remplies.

L'extension de compétence envisagée n'est admissible qu'à la condition qu'une telle justification existe. En conséquence, l'exposé des motifs sera complété afin de contenir les éléments de nature à justifier l'admissibilité en l'espèce du recours aux pouvoirs implicites en vue de procéder à l'extension envisagée des compétences du Conseil des élections locales.

Article 153

L'article L4146-24/1 en projet prévoit que le Conseil des élections locales visé à l'article L4146-6 est une juridiction administrative et que l'administration régionale instruit les dossiers.

La disposition reproduit ainsi des principes déjà consacrés par l'article L4146-6, § 1^{er}, alinéas 3 et 4, du Code au sujet du Conseil des élections locales sans que la nécessité de cette reproduction ne soit justifiée.

Sauf à pouvoir apporter cette justification, ces dispositions seront omises.

³¹ Avis 63.864/2/V donné le 13 août 2018 sur un avant-projet devenu le décret du 4 octobre 2018 'modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue de réformer la tutelle sur les pouvoirs locaux', *Doc. parl.*, Parl. w., 2018-2019, n° 1163/1, pp. 25-27.

³² Avis 72.442/4 donné le 16 janvier 2023 sur un avant-projet devenu le décret du 1^{er} juin 2023 'modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en ce qui concerne les élections communales et provinciales', *Doc. parl.*, Parl. w., 2022-2023, n° 1270/1, pp. 157-163.

³³ Avis 72.576/AV donné le 15 février 2023 sur un avant-projet devenu le décret du 14 juillet 2023 'tot wijziging van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges en het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, wat betreft de uitbreiding van de rechtsmacht van de Raad voor Vergunningsbetwistingen', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2022-2023, n° 1726/1, pp. 41-57.

³⁴ Voir également C.C., 13 février 2025, n° 22/2025, B.8 et B.9.

Article 159

Interrogé au sujet des modalités de l'habilitation faite au Gouvernement, le délégué a apporté les explications complémentaires suivantes :

« Habilitation est donnée au Gouvernement à suspendre les délais en cas de crise au sens du décret du 13 juillet 2013.

Des habilitations de ce type existent déjà en droit belge et en droit wallon, on peut ainsi citer la délégation visée à l'article 3 de la loi du 14 août 2021 relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique, ainsi que l'article 47/15/1 du Code wallon de l'action sociale et de la santé, et participent à un maintien efficace du principe de continuité du service public en cas de crise. Ces deux dispositions visent des matières que le Constituant a réservé aux législateur (les droits fondamentaux, dont on peut d'ailleurs plaider qu'il s'agit des matières constitutionnelles les plus importantes). Il faut aussi noter que l'article 47/15/1 susmentionné vise une délégation de mesures bien précises, à l'inverse de la loi du 14 août 2021 qui a une portée plus générale.

Ces deux délégations ont été admises par la Cour constitutionnelles dans les arrêts 33/2023 et 123/2023, dans [lesquels] elle a précisé :

Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité formelle, pour autant que [l'habilitation] soit définie de manière suffisamme[nt] précise et qu'elle porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels ont été fixés préalablement par le législateur.

L'article en projet vise l'hypothèse d'une crise qui nécessite une suspension de délai pour maintenir la continuité du service public. À cet égard, comme pour les deux dispositions susmentionnées, il est par définition impossible de fixer une date de fin précise à la période de crise. Le Conseil d'État n'avait pas pointé un tel élément comme problématique dans son avis n° 70.259/4 (avis portant sur le décret intégrant l'article 47/15/1 au CWASS), et dans cet avis le Conseil d'État avait indiqué : 'Il va enfin de soi que le pouvoir exécutif qui entend faire usage de cette délégation devra, pour chaque mesure, examiner concrètement s'il est satisfait au principe de proportionnalité'. Ceci vaut bien sûr également ici et il convient d'ajouter, comme l'a dit la Cour constitutionnelle dans l'arrêt 33/2023 : 'Il appartient au juge compétent, à savoir la section du contentieux administratif du Conseil d'État ou le juge judiciaire, de contrôler, le cas échéant, si et dans quelle mesure le délégué a excédé les conditions de l'habilitation qui lui a été conférée'.

Compte-tenu des éléments ci-dessus, il est proposé de formaliser l'aspect temporel de la délégation en limitant ses effets à 30 jours, prorogeables deux fois. Les arrêtés sont en outre bien sûr confirmés ».

De l'accord du délégué, ces éléments figureront dans le commentaire de l'article.

Article 160

L'article L6111-6 en projet du Code habilite le Gouvernement à coordonner les dispositions du présent Code et les dispositions qui les auraient expressément ou implicitement modifiées au moment où la coordination sera établie.

À cette fin, il peut notamment, en vertu du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, 7^o,

« 7° définir le champ d'application et la portée des dispositions à coordonner, lorsque ce procédé permet de préciser comment elles s'articulent soit entre elles, soit avec des dispositions qui relèvent de la compétence d'un autre législateur ou avec des dispositions non reprises dans les dispositions à coordonner ».

Il ressort du commentaire de la disposition que celle-ci « reprend quasiment *in extenso* le contenu des trois articles du décret habilitant le Gouvernement à codifier la législation relative aux pouvoirs locaux du 29 janvier 2004 ». L'habilitation reprise à l'article L6111-6, § 1^{er}, alinéa 2, 7°, correspond en effet à l'habilitation faite par l'article 1^{er}, § 2, 7°, du décret du 29 janvier 2004. À ce sujet, les travaux parlementaires précédant celui-ci précisent :

« Le paragraphe 2, 7°, permettra au Gouvernement d'insérer dans les textes des précisions quant au champ d'application et aux limites des dispositions reprises dans le Code. Ainsi, par exemple, il pourra être indiqué que certaines dispositions s'appliquent à partir d'une date déterminée, les dispositions transitoires n'étant pas intégrées dans le Code. Ou encore, il pourra être prévu que les dispositions relatives aux élections communales s'entendent sans préjudice de la législation fédérale relative au droit de vote des étrangers »³⁵.

Compte tenu de la formulation large de l'habilitation en ce qui concerne ce volet, cet élément gagnerait à figurer dans le commentaire de l'article.

Article 161

Interrogé au sujet des règles d'indexation, le délégué a confirmé que la référence faite à l'article L1331-1 du Code était erronée. Il a par conséquent indiqué :

« Il convient de renvoyer au pourcentage d'évolution tel que visé à l'article L1332-1, § 4.

Cet article définit la méthode d'indexation de la façon suivante :

– le pourcentage d'évolution s'entend du taux de fluctuation de l'indice moyen des prix à la consommation de l'année budgétaire concernée.

En attendant la fixation définitive de l'indice moyen des prix à la consommation de l'année budgétaire concernée, les montants sont adaptés au taux estimé de fluctuation de l'indice moyen des prix à la consommation de l'année budgétaire concernée, comme il est prévu par le budget économique visé à l'article 108, g, de la loi du 21 décembre 1994 portant des dispositions sociales et diverses ».

La disposition sera revue à la lumière de cette observation.

Article 162

Interrogé quant à la portée de la disposition, dont le commentaire reproduit celui de l'article 165, le délégué a admis que le commentaire était erroné et a fourni les explications

³⁵ *Doc. parl.*, Parl. w., 2003-2004, n° 612/1, p. 6.

suivantes :

« Dans leur avis commun du 3 septembre 2025, les Fédérations wallonnes des grades légaux des pouvoirs locaux disent que ‘Actuellement, la portée de la délégation de compétence varie sensiblement d’une commune à l’autre. Dans certaines, elle est interprétée comme un transfert exclusif de compétence : une fois la délégation accordée, le conseil ne peut plus intervenir sur les actes concernés, et seul l’organe d’exécution ou l’agent désigné est habilité à agir dans le cadre défini. Cette rigidité peut nuire au bon fonctionnement de la commune, notamment lorsque la délégation est accordée à des agents qui, pour des raisons pratiques ou stratégiques, ne peuvent ou ne souhaitent pas l’exercer systématiquement. Dans d’autres entités, en revanche, la délégation est perçue comme une faculté d’action, laissant la possibilité à l’organe délégant – en l’occurrence le conseil communal – de se saisir ponctuellement d’un dossier, sans devoir retirer formellement la délégation.

Il conviendrait donc de clarifier la portée de la délégation dans les textes légaux. [...] La circulaire du 19 février 2024 relative à la compétence tutelle en matière de marchés publics rappelle expressément que la délégation n’emporte pas perte de compétence pour l’organe délégant. Cette interprétation, bien que précieuse, ne s’impose que sous forme de note administrative. Afin d’assurer une sécurité juridique renforcée et une application uniforme dans toutes les communes, il serait opportun de consacrer cette règle directement dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD).

En conclusion, nous recommandons que les textes légaux soient modifiés pour :

- préciser clairement si la délégation implique un transfert exclusif ou une faculté d’action partagée et l’intégrer dans le CDLD, conformément à la circulaire précitée ;
- définir précisément l’objet de la délégation ;
- attirer l’attention de l’autorité délégataire sur la nécessaire définition de l’objet et des limites de la délégation afin d’éviter toute utilisation abusive ou inappropriée de celle-ci’.

Il est donné suite à cette demande. L’article se borne à rappeler la jurisprudence et la doctrine en vigueur, selon laquelle – dans le cadre d’une faculté de délégation consacrée par le droit – qui peut le plus peut le moins. À toutes fins utiles, il est rappelé que lorsque le Code donne expressément une compétence à un organe spécifique – par exemple, lorsque le collèg[e] communal se voit octroyer une compétence directement par la [norme] législative – la compétence ne peut être en principe exercée par aucun autre organe ».

Ces explications seront reprises dans le commentaire de l’article.

Article 165

L’article L6111-11 en projet rend toute délégation de compétence octroyée au directeur financier pour exercer les compétences visées à certains articles du Code « et dont l’opposabilité est antérieure à la date d’entrée en vigueur du présent article [...] de droit conforme à l’article L1222-10 ».

Interrogé sur la portée de la disposition, le délégué a expliqué ce qui suit :

« La rétroactivité du dispositif s'impose en effet pour assurer la plus grande sécurité juridique compte tenu de la pratique de terrain selon laquelle – dans l'immense majorité des communes – les directeurs financiers passent et attribuent déjà couramment des marchés financiers, en dépit du droit positif.

La Cour constitutionnelle tolère la rétroactivité lorsqu'elle est indispensable à la réalisation d'un objectif d'intérêt général (voy. arrêt. 118/2020 du 24 septembre 2020). L'objectif d'intérêt général en l'espèce est de ne pas faire naître une insécurité juridique sur la quasi-totalité des marchés financiers attribués par les communes jusqu'à ce jour ; ceci n'est faisable que si le droit nouveau englobe de facto les délégations déjà octroyées au bénéfice des directeurs financiers ».

Comme la Cour constitutionnelle³⁶ et la section de législation³⁷ l'ont déjà souligné à plusieurs reprises, la non-rétroactivité des normes législatives est une garantie ayant pour but de prévenir l'insécurité juridique et cette garantie exige que le contenu du droit soit prévisible et accessible, de sorte que chacun puisse prévoir, à un degré raisonnable, les conséquences d'un acte déterminé au moment où cet acte se réalise. Toujours selon la Cour constitutionnelle, la rétroactivité des normes législatives peut uniquement être justifiée lorsqu'elle est indispensable pour réaliser un objectif d'intérêt général, comme le bon fonctionnement ou la continuité du service public. S'il s'avère en outre que la rétroactivité a pour effet d'influencer dans un sens déterminé l'issue de procédures juridictionnelles ou d'empêcher les juridictions de se prononcer sur une question de droit, la nature du principe en cause exige que des circonstances exceptionnelles ou des motifs impérieux d'intérêt général justifient cette intervention du législateur qui porte atteinte, au détriment d'une catégorie de citoyens, aux garanties juridictionnelles offertes à tous.

La justification fournie par le délégué est admissible pour autant que la portée rétroactive de la disposition en projet n'ait pas pour effet d'influencer dans un sens déterminé l'issue de procédures juridictionnelles ou d'empêcher les juridictions de se prononcer sur une question de droit. Si tel était le cas, l'auteur de l'avant-projet devrait être en mesure de pouvoir justifier une telle rétroactivité par des circonstances exceptionnelles ou des motifs impérieux d'intérêt général.

Le commentaire de l'article gagnerait à être complété à cet égard.

³⁶ Voir par exemple C.C., 4 février 2010, n° 6/2010, B.8.1 ; C.C., 30 mars 2010, n° 31/2010, B.7 ; C.C., 22 avril 2010, n° 34/2010, B.5.1 ; C.C., 29 avril 2010, n° 44/2010, B.6 ; C.C., 29 avril 2010, n° 49/2010, B.7 ; C.C., 12 mai 2010, n° 55/2010, B.8.1 ; C.C., 24 mars 2016, n° 48/2016, B.6 ; C.C., 3 juin 2021, n° 82/2021, B.6.

³⁷ Voir par exemple l'avis 74.890/4 donné le 13 décembre 2023 sur un avant-projet devenu le décret du 21 mars 2024 'modifiant le décret du 21 novembre 2013 relatif aux Centres culturels', *Doc. parl.*, Parl. Comm. fr., 2023-2024, n° 672/1, pp. 23-26, ou l'avis 78.376/2-4 donné le 6 novembre 2025 sur un avant-projet de décret-programme budgétaire de la Région wallonne 'portant des mesures diverses pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution', *Doc. parl.*, Parl. w., 2025-2026, n° 409/1, pp. 12-22.

CHAPITRE 19 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 4 MARS 1870 SUR LE TEMPOREL DES CULTES

Article 166

Dans la phrase liminaire, les mots « entre le premier et le troisième alinéa » seront remplacés par les mots « entre le premier et le second alinéa ».

Article 167

De l'accord des déléguées, le paragraphe 1^{er} de l'article 16^{quater} de la loi du 4 mars 1870 'sur le temporel des cultes' ne sera pas modifié et, dans le paragraphe 2 du même article, l'alinéa nouveau – qu'il convient d'insérer entre le premier et le second alinéa et non entre le premier et le troisième alinéa – sera rédigé comme suit :

« Le collège provincial peut proroger le délai imparti au conseil pour exercer son pouvoir, d'une durée maximale égale à la moitié de ce délai ».

Par conséquent, le 1^o ainsi que la subdivision de l'article 167 en 1^o et 2^o seront omis et la phrase liminaire ainsi que le contenu de l'article 16^{quater}, § 2, alinéa 2, en projet seront revus.

CHAPITRE 20 – MODIFICATION DU LIVRE I^{ER} DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 21 – MODIFICATIONS DU CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Articles 170 et 178

1.1. Les articles 170 et 178 organisent des traitements de données à caractère personnel.

Ainsi que l'a rappelé l'Assemblée générale de la section de législation dans son avis 68.936/AG donné le 7 avril 2021,

« [c]onformément à l'article 22 de la Constitution, tout traitement de données à caractère personnel et, plus généralement, toute atteinte au droit à la vie privée, sont soumis au respect d'un principe de légalité formelle ³⁸.

En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante, démocratiquement élue. Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois

³⁸ Note de bas de page 174 de l'avis cité : Déjà invoqué plus avant, numéros 70 et s.

pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les 'éléments essentiels' sont fixés préalablement par le législateur ³⁹.

Par conséquent, les 'éléments essentiels' des traitements de données à caractère personnel doivent être fixés dans la loi elle-même. À cet égard, la section de législation considère que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des 'éléments essentiels' les éléments suivants : 1°) les catégories de données traitées ; 2°) les catégories de personnes concernées ; 3°) la finalité poursuivie par le traitement ; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées ; et 5°) le délai maximal de conservation des données » ⁴⁰.

1.2.1. Au regard de ces principes, les dispositions à l'examen appellent les observations suivantes.

1.2.2. Le paragraphe 5 en projet de l'article D.I.13 prévoit que les catégories de données susceptibles d'être traitées « incluent » les données dont l'énumération suit.

Le verbe « inclure » pourrait être compris comme signifiant que la liste des catégories de données n'est pas limitative, ce qui ne serait pas admissible. Mieux vaut dès lors remplacer le mot « incluent » par le mot « sont ».

1.2.3. Concernant l'article D.IV.32/2 en projet, le commentaire de l'article 178 ne permet pas de comprendre la raison d'être de la disposition, en particulier en ce qui concerne la finalité du traitement et la durée de conservation.

Ainsi, même si la durée de conservation des demandes de permis est limitée à trente ans, contrairement aux autres documents visés pour lesquels il y a obligation de conserver ceux-ci « indéfiniment », aucune justification n'est donnée quant aux durées de conservation envisagées, que cette durée soit infinie ou trentenaire.

Concernant la durée de conservation de trente ans, sa pertinence se pose avec une acuité particulière s'agissant des demandes de permis ou de certificats, ainsi que des décisions qui seraient devenues caduques en application du Code du Développement territorial (ci-après : le « CoDT »).

À cet égard, il convient de rappeler que selon l'article 5, paragraphe 1, point e), du RGPD, quant au principe de limitation de la conservation, les données à caractère personnel doivent être :

« e) conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ; les données à caractère personnel peuvent être conservées pour des durées plus longues dans la mesure où elles seront traitées

³⁹ Note de bas de page 175 de l'avis cité : Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle : voir notamment C.C., 18 mars 2010, B.16.1 ; C.C., 20 février 2020, n° 27/2020, B.17.

⁴⁰ Avis 68.936/AG donné le 7 avril 2021 sur un avant-projet devenu la loi du 14 août 2021 'relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique', *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 55-1951/001, p. 119, observation n° 101. Voir aussi C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022, B.13.1 ; C.C., 22 septembre 2022, n° 110/2022, B.11.2 ; C.C., 1^{er} juin 2023, n° 84/2023, B.16.9.

exclusivement à des fins archivistiques dans l'intérêt public, à des fins de recherche scientifique ou historique ou à des fins statistiques conformément à l'article 89, paragraphe 1, pour autant que soient mises en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées requises par le présent règlement afin de garantir les droits et libertés de la personne concernée (limitation de la conservation) ».

Il y a donc lieu de s'assurer que, pour chaque type de document, la durée de conservation n'excède pas celle nécessaire au regard des finalités pour lesquelles les données sont traitées, étant entendu qu'il conviendra, le cas échéant, de justifier qu'il soit fait appel à la dérogation prévue par l'article 5, paragraphe 1, point e), du RGPD, au motif que certains documents pourraient constituer des archives qui devraient être conservées sans limite de temps.

La disposition à l'examen sera réexaminée à la lumière de cette observation, de sorte qu'il soit garanti que les durées de conservation prévues ne dépassent pas ce qui est nécessaire à la finalité de cette conservation, le cas échéant en justifiant le recours à la dérogation mentionnée ci-avant et étant entendu que la finalité du traitement sera également précisée dans le dispositif en projet.

Par ailleurs, la justification des durées de conservation retenues figurera utilement dans l'exposé des motifs, qui sera complété en conséquence.

2. Au regard du principe d'égalité et de non-discrimination, la question se pose de savoir pour quels motifs, selon l'article D.I.13., § 4, alinéa 1^{er}, en projet du CoDT,

« Le traitement des données à caractères personnel réalisé dans le cadre du présent article est limité à la collecte et au traitement des données relatives aux personnes qui introduisent une demande de certificats d'urbanisme, de permis d'urbanisme ou de permis d'urbanisation par la voie électronique ou qui introduisent des réclamations ou des observations dans le cadre d'enquêtes publiques ou d'annonces de projet relatives à ces demandes ».

En effet, le traitement des demandes de permis introduites en format papier génère nécessairement, lui aussi, un traitement de données à caractère personnel.

Hormis en ce qui concerne la finalité visée au paragraphe 4, alinéa 2, 1^o ⁴¹, La section de législation n'aperçoit pas pour quel motif le régime organisé par les dispositions à l'examen est inapplicable aux demandes de permis introduites en format papier. Ni l'exposé des motifs ni le commentaire de l'article ne donne d'explication à ce propos. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité que l'article D.IV.32/2 en projet n'est pas limité dans son champ d'application de la même manière et vise tous les documents concernés, que la procédure ait été initiée par voie électronique ou pas.

Le champ d'application de l'article D.I.13 en projet sera réexaminé à la lumière de cette observation. S'il existe des motifs raisonnables justifiant cette limitation du champ d'application, le commentaire des articles sera complété aux fins de les exposer.

⁴¹ À savoir l'introduction des demandes via une plateforme électronique.

3. Selon le paragraphe 3 en projet de l'article D.I.13 du CoDT, le responsable du traitement est le service désigné par le Gouvernement.

Selon l'article 4, point 7), du RGPD, le « responsable du traitement » est

« la personne physique ou morale, publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement ; lorsque les finalités et les moyens de ce traitement sont déterminés par le droit de l'Union ou le droit d'un État membre, le responsable du traitement peut être désigné ou les critères spécifiques applicables à sa désignation peuvent être prévus par le droit de l'Union ou par le droit d'un État membre ».

Compte tenu de cette définition, il n'apparaît pas inadéquat que le responsable du traitement soit un service désigné par le Gouvernement, même si d'autres autorités ou instances seront tenues de réaliser le traitement de données, comme les communes, auxquelles s'appliquera le paragraphe 4, alinéa 3, en projet de l'article D.I.13 du CoDT. Ces autres autorités ou instances constitueraient ainsi des sous-traitants au sens de l'article 4, 8°, du RGPD, à savoir « la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui traite des données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement ».

Toutefois, selon l'article 5 du RGPD,

« [l]es données à caractère personnel doivent être :

a) traitées de manière licite, loyale et transparente au regard de la personne concernée (licéité, loyauté, transparence) ;

b) collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités ; le traitement ultérieur à des fins archivistiques dans l'intérêt public, à des fins de recherche scientifique ou historique ou à des fins statistiques n'est pas considéré, conformément à l'article 89, paragraphe 1, comme incompatible avec les finalités initiales (limitation des finalités) ;

c) adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées (minimisation des données) ;

d) exactes et, si nécessaire, tenues à jour ; toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les données à caractère personnel qui sont inexactes, eu égard aux finalités pour lesquelles elles sont traitées, soient effacées ou rectifiées sans tarder (exactitude) ;

e) conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ; les données à caractère personnel peuvent être conservées pour des durées plus longues dans la mesure où elles seront traitées exclusivement à des fins archivistiques dans l'intérêt public, à des fins de recherche scientifique ou historique ou à des fins statistiques conformément à l'article 89, paragraphe 1, pour autant que soient mises en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées requises par le présent règlement afin de garantir les droits et libertés de la personne concernée (limitation de la conservation) ;

f) traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre

la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées (intégrité et confidentialité) ; »

En vertu du même article, c'est le responsable du traitement qui est responsable du respect de ces principes et qui doit être en mesure de démontrer que ceux-ci sont respectés.

La question se pose de savoir si en décidant que le responsable du traitement, pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne, est uniquement le service qui sera désigné par le Gouvernement, le législateur n'impose pas à ce service une tâche disproportionnée qui ne permettra pas de garantir l'effectivité du contrôle à opérer.

La disposition sera réexaminée et, le cas échéant, précisée.

4. Selon le paragraphe 4, alinéa 4, en projet de l'article D.I.13 du CoDT,

« [...] La communication à des tiers n'est autorisée que dans les cas expressément prévus par la loi [ou le décret] ou lorsqu'elle est requise dans le cadre d'une procédure judiciaire ou administrative, sous réserve des principes de légalité, de nécessité et de proportionnalité. Toute transmission doit être limitée aux seules données pertinentes, adéquates et non excessives au regard de la finalité poursuivie ».

Si cette disposition permet de transmettre à des tiers des données à caractère personnel dans les cas expressément prévus par la loi ou le décret, elle impose par ailleurs, et même dans cette hypothèse, que cette transmission se fasse « sous réserve des principes de légalité, de nécessité et de proportionnalité » et qu'elle soit limitée « aux seules données pertinentes, adéquates et non excessives au regard de la finalité poursuivie ».

Les conditions ainsi fixées perdent de vue qu'il existe des dispositions qui en droit européen règlent le droit d'accès aux informations environnementales ⁴², dispositions transposées en droit wallon par les articles D.10 à D.20.14 du livre I^{er} du Code de l'Environnement.

Outre que ces dispositions prévoient que le demandeur d'accès à l'information environnementale ne doit justifier d'aucun intérêt pour solliciter l'accès à l'information ⁴³, ce qui rend délicate la prise en compte de « la finalité poursuivie », elles organisent un système précis de motifs de refus d'accès, moyennant le cas échéant une balance des intérêts à opérer, système qui diffère de ce que prévoit le texte en projet.

Dans ces conditions, afin d'éviter que la disposition à l'examen puisse être comprise comme permettant de limiter l'accès aux informations environnementales tel qu'il est consacré et organisé par le livre I^{er} du Code de l'Environnement conformément au droit européen, il convient de revoir la disposition à l'examen pour indiquer que celle-ci s'applique sans préjudice des articles D.10 à D.20.14 du livre I^{er} du Code de l'Environnement.

⁴² Il s'agit de la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 'concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil'.

⁴³ Article D.10, alinéa 1^{er}, du livre I^{er} du Code de l'Environnement.

5. Selon le paragraphe 4, alinéa 4, dernière phrase, en projet de l'article D.I.13 du CoDT,

« Le Gouvernement peut conclure des protocoles de transmission avec d'autres administrations pour autant qu'ils garantissent le respect des obligations en matière de sécurité, de confidentialité et de finalité des traitements, conformément aux dispositions du RGPD et aux avis de la CADA ».

Compte tenu des mots « conformément [...] aux avis de la CADA », cette disposition peut être comprise comme conférant le caractère d'une norme obligatoire aux avis de la CADA, autorité administrative indépendante, alors que ces avis ne peuvent se voir reconnaître ce caractère ⁴⁴. Par conséquent, les mots « conformément aux avis de la CADA » seront omis.

Article 171

1. En ce qui concerne la disposition formant le paragraphe 1^{er}, le recours aux pouvoirs spéciaux apparaît difficilement justifiable concernant tous et chacun des délais prévus au CoDT. En effet, l'élément déclencheur permettant au Gouvernement de prolonger les délais concernés est uniquement un événement qui affecte ses propres services alors que les délais qui feront l'objet de la prolongation ne sont pas exclusivement des délais imposés aux services du Gouvernement.

Ainsi, le recours aux pouvoirs spéciaux n'apparaît pas justifié concernant des délais imposés par le CoDT à des autorités ou personnes qui ne seraient pas affectées par l'événement exceptionnel et imprévisible déclencheur. À ce propos, le commentaire de l'article mentionne « les autorités wallonnes impactées », ce qui laisse à penser que l'intention pourrait être de viser un événement qui affecte d'autres services que ceux du Gouvernement. Cette intention ne ressort toutefois pas du dispositif. Il convient de lever toute ambiguïté sur ce point de manière, en outre, à garantir que la possibilité de recourir aux pouvoirs spéciaux soit limitée au strict nécessaire.

Par ailleurs, telle qu'elle rédigée, et comme le souligne l'avis du Pôle Aménagement du territoire du 5 septembre 2025 ⁴⁵, la disposition à l'examen, dès lors qu'elle concerne l'ensemble des délais prévus par le CoDT, a vocation à entraîner des prolongations de délais en cascade au sein d'une même procédure au-delà de ce qui pourrait s'avérer nécessaire.

⁴⁴ En outre, conformément l'article 2, § 1^{er}, du décret du 30 mars 1995 'relatif à la publicité de l'administration' : « Le présent décret ne s'applique pas aux informations environnementales définies à l'article D.6., 11°, du Livre 1^{er} du Code de l'Environnement.

La commission de recours visée à l'article D.20.3, § 1^{er}, du Livre 1^{er} du Code de l'Environnement, est chargée de l'application du présent décret pour les documents administratifs dans les recours qu'elle a à connaître au titre de la procédure de rectification et de recours prévue au sein de la Section 3, du Chapitre II, du Titre I^{er}, de la Partie III du même Code ».

La commission de recours mentionnée dans l'article 2, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 30 mars 1995 ne dispose pas d'une compétence d'avis, mais de décision.

⁴⁵ p. 3 de l'avis.

La disposition en projet sera revue à la lumière de cette observation.

2. En ce qui concerne l'article D.I.16/1, § 2, en projet, il va de soi que cette disposition n'est admissible que dans la mesure où elle concerne des formalités exigées par des dispositions relevant de la compétence de la Région wallonne.

3. Par ailleurs, il se recommande que l'article D.I.16/1, § 3, en projet soit complété par la mention des délais de communication au Parlement.

4. Enfin, les paragraphes 2 à 5 gagneraient à être regroupés sous un seul et même paragraphe, qui visera « les arrêtés visés au paragraphe 1^{er} ».

Article 173

Au 1^o, dans l'alinéa en projet, il convient d'omettre la seconde occurrence des mots « de la réception ».

Article 175

Au regard du principe d'égalité et de non-discrimination et compte tenu de l'objectif poursuivi, la section de législation n'aperçoit pas quel motif pourrait raisonnablement justifier qu'au 3^o, les 6^o et 10^o, en projet visent exclusivement les actes et travaux effectués « par la Sofico », d'une part, et les sites « appartenant à Wallonie Entreprendre ou à l'une de ses filiales », d'autre part.

L'auteur de l'avant-projet doit être en mesure de justifier ces limitations et l'exposé des motifs sera complété en conséquence.

À défaut d'une telle justification raisonnable, les limitations concernées seront omises du dispositif en projet.

Article 176

La section de législation n'aperçoit pas pour quel motif les mots « pour le citoyen », sont insérés dans l'article D.IV.32, alinéa 3, du CoDT.

L'exposé des motifs et le commentaire de l'article ne donnent pas d'explication à ce propos.

Si la catégorie des « citoyens » paraît exclure a priori celle des « autorités », la question se pose néanmoins de savoir ce que recouvre précisément cette catégorie et en particulier si elle vise tant les personnes physiques que les personnes morales.

En toute hypothèse, au regard du principe d'égalité entre tous les demandeurs de permis, l'auteur de l'avant-projet doit être en mesure de justifier des motifs pour lesquels la possibilité d'introduire une demande au moyen d'un formulaire papier est réservée au « citoyen », tel qu'il sera défini.

Le dispositif sera réexaminé à la lumière de cette observation et le commentaire de l'article sera utilement complété en conséquence.

Article 184

Concernant l'article D.IV.113/1, alinéa 1^{er}, en projet, le dossier ne comporte pas d'indication quant aux éléments à prendre en considération pour le choix de la date à partir de laquelle les demandes pourront être introduites par voie électronique.

Le commentaire de l'article sera à tout le moins complété en conséquence.

Article 185

L'article 185 sera complété afin de préciser le régime juridique qui sera applicable aux demandes de permis dans les communes qui figureront sur la liste de communes-pilotes dans lesquelles les demandes de permis et les demandes de certificat d'urbanisme peuvent être introduites par la voie électronique et en particulier si les obligations applicables dans le cadre de la procédure électronique s'appliqueront alors que les dispositions qui les consacrent ne seront pas entrées en vigueur à l'égard de l'ensemble des communes.

La disposition sera revue et complétée en conséquence.

Article 186

L'article D.V.2, § 10, alinéa 1^{er}, du CoDT dispose qu'« [a]u terme du réaménagement du site ou lorsque les motifs qui ont justifié sa reconnaissance en site à réaménager sont dépassés, le Gouvernement peut abroger en tout ou en partie le périmètre visé au paragraphe 7 », à savoir le périmètre du site à réaménager tel qu'adopté définitivement selon la procédure organisée aux paragraphes 1^{er} à 7.

Le 2^o de la disposition à l'examen envisage de supprimer les mots « visé au paragraphe 7 » qui figurent dans cette disposition.

Le commentaire de l'article, qui est erronément présenté comme le commentaire de l'article 184, expose à ce propos :

« Dans les faits, il apparaît qu'un site à réaménager évolue indépendamment de l'avancement de la procédure décrite à l'article D.V.2. Selon sa situation, le site visé par la reconnaissance ne répond parfois plus à la définition d'un site à réaménager défini à l'article D.V.1^{er} du CoDT. Cependant, à ce jour, la procédure initiée doit poursuivre jusqu'à son terme, avec pour conclusion un arrêt de non-reconnaissance. La

proposition vise à modifier l'article D.V.2 afin de donner la possibilité au Gouvernement d'abroger des périmètres en cours de procédure sans pour autant devoir poursuivre la procédure ».

L'objectif de l'auteur de l'avant-projet serait plus adéquatement atteint et la lisibilité du dispositif ainsi que sa bonne compréhension seraient mieux assurées si le dispositif en projet, plutôt que de se limiter à supprimer les mots « visé au paragraphe 7 », était rédigé de manière à conférer expressément au Gouvernement le pouvoir de renoncer à adopter définitivement le périmètre s'il constate, au cours de la procédure organisée par les paragraphes 1^{er} à 6, que le site a été réaménagé ou que les motifs qui ont justifié la décision du Gouvernement prise en application du paragraphe 1^{er} sont dépassés.

Le dispositif sera réexaminé à la lumière de cette observation.

Article 187

Concernant les sites à réaménager, l'article D.V.4 du CoDT organise une procédure permettant de garantir que les propriétaires ne peuvent aliéner ou grever de droits réels les biens situés dans le site à réaménager sans l'autorisation du Gouvernement ou de la personne qu'il désigne à cette fin.

Cette disposition est ainsi rédigée :

« § 1^{er}. À dater de la réception de l'arrêté du Gouvernement visé à l'article D.V.2, § 1^{er}, jusqu'à la réception de l'arrêté visé à l'article D.V.2, § 10, les propriétaires ne peuvent aliéner ou grever de droits réels les biens situés dans le site à réaménager, sans l'autorisation du Gouvernement ou de la personne qu'il désigne à cette fin.

Le Gouvernement ou la personne qu'il désigne à cette fin envoie sa décision dans les deux mois de réception de la demande qui lui en est faite. À défaut, la décision est réputée favorable.

Lorsque le Gouvernement ou la personne qu'il désigne à cette fin a autorisé l'aliénation ou la constitution de droits réels, ou lorsque son autorisation est réputée favorable, le nouveau titulaire de droits réels est tenu aux mêmes obligations que l'ancien.

§ 2. En cas de méconnaissance des obligations découlant du paragraphe 1^{er}, toute cession ou constitution de droit réel est annulable à la demande de la Région.

§ 3. L'officier public qui passe un acte de cession ou de constitution de droit réel sans qu'ait été obtenue au préalable l'autorisation prévue au paragraphe 1^{er} est passible d'une amende de 12,5 à 125 euros sans préjudice de dommages et intérêts ».

Cette disposition est de nature à garantir que les biens situés dans le périmètre à réaménager ne soient pas cédés ou grevés de droits réels dans une mesure qui nuirait à la bonne fin du réaménagement. Elle permet de faire obstacle à ce que des droits réels nouveaux qui rendraient plus difficile ou complexe la réalisation des actes et travaux de réaménagement soient constitués dans le périmètre concerné ou, par exemple, que le droit de propriété sur les

biens concernés soit cédé à de multiples reprises consécutives dans le but d'éviter les obligations auxquelles les propriétaires sont tenus en termes de réaménagement.

Elle contribue donc à garantir le droit à la protection d'un environnement sain, garanti par l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution.

L'article 187 de l'avant-projet envisage pour sa part d'abroger purement et simplement cette disposition, ce qui constitue un recul de la protection offerte par cette disposition.

L'article 23 de la Constitution contient une obligation de *standstill* interdisant au législateur compétent de réduire significativement, sans justification raisonnable, le degré de protection offert par la législation applicable.

L'auteur de l'avant-projet doit être en mesure de justifier la disposition examinée au regard de ce principe.

Le commentaire de l'article, qui est erronément présenté comme le commentaire de l'article 185, expose à ce propos :

« Abrogation de l'article.

Cette proposition vise la simplification administrative.

L'article D.V.4 concerne l'autorisation à donner par le Gouvernement pour aliéner ou grever de droits réels tout bien situés dans un site à réaménager. Cette obligation d'autorisation existe depuis de nombreuses années, avant l'entrée en vigueur du CoDT. L'administration a, uniquement à deux reprises proposé à la personne désignée par le Gouvernement de refuser la demande d'aliénation. De plus, le nombre de SAR augmentant chaque année, le nombre de demandes faites par les notaires augmentent également. Il en résulte une charge de travail importante (+/- 300 demandes/an) ».

La circonstance que la disposition dont l'abrogation est envisagée engendrerait « une charge de travail importante » ne saurait, sans davantage d'explications, justifier raisonnablement le recul opéré. Il en va de même du fait que seuls deux refus d'aliénation ont été proposés par l'administration : ainsi, l'utilité d'un régime d'autorisation au regard du droit à la protection d'un environnement sain ne paraît pas pouvoir s'apprécier à la seule aune du nombre de décisions négatives qui ont été adoptées.

Le dispositif sera réexaminé à la lumière de ces observations et l'exposé des motifs sera le cas échéant complété.

Articles 191 et 192

Aux articles D.VIII.5, § 3, alinéa 1^{er}, et D.VIII.5/2, alinéa 4, du CoDT, il convient en outre de remplacer les mots « la plus importante » par les mots « le plus important ».

CHAPITRE 22 – MODIFICATIONS DU CODE WALLON DU TOURISME

Article 198

Comme l'a confirmé le délégué, l'article D.III.17 du Code wallon du Tourisme sera complété par un alinéa 3 et non un nouveau paragraphe.

Article 205

De l'accord du délégué, la référence au « c. » sera omise.

Article 213

1. La disposition examinée est commentée comme suit :

« Cette disposition répond à l'avis du Conseil d'État (avis n° 77.593/3, du 25 avril 2025) selon lequel le fondement d'une décision tacite doit être prévu par une disposition de nature législative, et non réglementaire, notamment afin d'écarter l'application de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ».

Dans cet avis 77.593/3, la section de législation a observé ce qui suit :

« Comme la section de législation l'a déjà observé, le procédé de la décision tacite se heurte à de nombreuses objections, notamment lorsque, comme c'est le cas en l'occurrence, elle est défavorable à l'intéressé.

Ainsi, pareil procédé ne contribue pas à la sécurité juridique, ne fût-ce qu'en raison de l'absence d'une quelconque décision écrite, ce qui pourrait donner lieu à des problèmes quant à l'administration de la preuve, et parce qu'en principe une décision tacite ne sera pas notifiée ni publiée dans les mêmes formes que les décisions expresses, avec toutes les conséquences qui en découlent notamment en termes d'accessibilité et de contestation de telles décisions tacites. Plus particulièrement, le procédé de la décision tacite risque de ce fait d'impliquer davantage une violation des intérêts de tiers, lesquels sont susceptibles d'être affectés d'une manière certes implicite, mais non moins importante. Le procédé de la décision tacite est également susceptible de se heurter à l'intérêt général dans la mesure où il peut emporter que certaines décisions soient prises de manière implicite sans préparation minutieuse ni mise en balance de tous les intérêts en présence. En outre, ce procédé peut aboutir à ce qu'une décision soit prise alors que ses conditions légales d'octroi ne sont pas réunies.

Enfin, ces décisions sont dépourvues de motivation formelle. La mise en œuvre d'un régime de décision implicite a pour effet d'écarter l'application de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'. Pareil régime

de décision implicite ne peut se concevoir que si une disposition de nature législative l'autorise, ce qui n'est pas le cas en l'espèce ⁴⁶ » ⁴⁷.

Si le régime de décision implicite est désormais instauré par voie décrétole, il reste que les décisions implicites, en ce qu'elles ne sont pas motivées en la forme, risquent d'entraver le contrôle de légalité sur elles ⁴⁸, et que les autres objections émises par la section de législation dans l'avis précité demeurent pertinentes.

Pour ces raisons, le régime de décision implicite envisagé reste déconseillé.

2. De l'accord du délégué, il conviendra de viser également dans la liste de l'article D.IV.8/1 en projet les dispositions suivantes du Code :

D.IV.4, D.IV.49, D.IV.62, D.IV.68, D.IV.96, D.IV.109 et D.IV.115.

3. Comme l'a encore confirmé le délégué, c'est à l'article D.IV.26, et non aux articles D.IV.27-1 et D.IV.27-2 (qui n'existent pas), qu'il convient de faire référence.

4. Dans le même sens, c'est à l'article D.IV.82, et non à l'article D.IV.84, qu'il sera renvoyé.

CHAPITRE 23 – MODIFICATIONS DU CODE WALLON DU PATRIMOINE

Article 219

La phrase liminaire fera mention de l'article 218 et non 225.

Articles 220, 221, 222 et 224

En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante démocratiquement élue.

Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur.

⁴⁶ Note de bas de page 2 de l'avis cité : voir notamment l'avis 76.203/4 donné le 21 mai 2024 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juin 2024 'relatif aux missions régionales pour l'emploi'.

⁴⁷ Avis 77.593/2 donné le 25 avril 2025 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2025 'modifiant le Code wallon du Tourisme, partie réglementaire'.

⁴⁸ Avis 75.019/4 donné le 19 février 2024 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 28 mars 2024 'relatif au transport de dioxyde de carbone par canalisations', *Doc. parl.*, Parl. w., n° 1639/1, pp. 21-42.

Par conséquent, les éléments essentiels des traitements de données à caractère personnel doivent être fixés dans la norme législative elle-même. À cet égard, la Cour constitutionnelle et la section de législation considèrent que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des « éléments essentiels » les éléments suivants : (1°) les catégories de données traitées, (2°) les catégories de personnes concernées, (3°) la finalité poursuivie par le traitement, (4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées et (5°) le délai maximal de conservation des données ⁴⁹.

Les dispositions en projet prévoient que les données sont conservées pendant une période qui n'excède pas le délai nécessaire à l'accomplissement des procédures concernées. Une telle formulation ne constitue qu'une paraphrase du principe consacré par l'article 5, paragraphe 1, point e), du RGPD.

De l'accord du délégué, le dispositif sera complété en vue de prévoir un délai maximum de conservation des données. Le cas échéant, l'auteur de l'avant-projet peut prévoir une délégation au Gouvernement afin de réduire ce délai pour des catégories spécifiques de données.

CHAPITRE 24 – MODIFICATION DU DÉCRET DU CODE DE L'EAU

Article 225

L'ajout envisagé par la disposition à l'examen dans l'article D.288, § 3, du livre II du Code de l'environnement constituant le Code de l'eau a déjà été réalisé par l'article 118 du décret du 18 décembre 2024 'contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2025', publié le 21 février 2025 et ayant produit ses effets à partir du 1^{er} janvier 2025.

Le rapport au Gouvernement précise ce qui suit :

« Le basculement de ce cavalier budgétaire dans le cadre juridique organique vise précisément à conférer un fondement juridique permanent permettant l'activation potentielle d'un financement pour les projets visés. Il y a donc lieu de maintenir cette modification dans le projet ».

Cependant, dès qu'une disposition modificative d'un acte originel entre en vigueur, elle épuise instantanément tous ses effets. L'abrogation, l'insertion ou le remplacement s'opère donc immédiatement et définitivement au moment de l'entrée en vigueur de la disposition modificative, de sorte que la modification n'est pas limitée à une supposée période de « maintien en vigueur » de la disposition modificative et qu'en conséquence elle ne disparaît

⁴⁹ Avis 74.960/4 donné le 31 janvier 2024 sur un avant-projet devenu le décret du 28 mars 2024 'modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments', *Doc. parl.*, Parl. w., 2023-2024, n° 1640/1, pp. 39-42.

pas non plus lorsque la disposition modificative est abrogée ou figure dans un instrument juridique qui a cessé de produire ses effets ⁵⁰.

En l'espèce, le fondement juridique pour le financement des projets visés à l'article D.288, § 3, 24°, du livre II du Code de l'environnement constituant le Code de l'eau réside dans cet article D.288 tel qu'il a définitivement été modifié par l'article 118 du décret du 18 décembre 2024.

La disposition sera donc omise.

CHAPITRE 25 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 27 MARS 2014 RELATIF AU CODE WALLON DE L'AGRICULTURE

OBSERVATION GÉNÉRALE

Les articles 229, 232, 236, 237, 239, 240, 243, 244 et 246 de l'avant-projet remplacent les références à la loi du 8 décembre 1992 'relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel' par des références, selon le cas, à la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel', au « règlement général sur la protection des données » ⁵¹ ou aux « normes existantes relatives à cette matière » ⁵².

Sauf situation particulière – par exemple pour renvoyer à une définition consacrée par ces normes – de telles précisions sont inutiles : les normes mentionnées s'appliquent en effet d'elles-mêmes, s'agissant notamment d'une réglementation européenne, et le législateur wallon n'est pas compétent pour en dispenser de – ni pour en imposer – l'application ⁵³.

L'avant-projet sera revu en conséquence.

Articles 227, 228 et 229

1. Le commentaire de l'article 227 justifie la suppression de la référence à l'accord de coopération du 23 mai 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française 'portant

⁵⁰ Avis 52.420/2 donné le 17 décembre 2012 sur un projet devenu l'arrêté royal du 5 mars 2013 'modifiant l'arrêté royal du 21 février 2011 relatif à la formation des membres des services publics de secours', et *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandation 128.

⁵¹ RGPD.

⁵² Articles 232, 1°, 239, 1°, et 246, 1°, de l'avant-projet.

⁵³ Avis 63.475/2-4 donné le 6 juin 2018 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 17 juillet 2018 'portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement', *Doc. parl.*, Parl. w., 2017-2018, n° 1142/1, pp. 161-190.

sur le développement d'une initiative commune en matière de partage de données et sur la gestion conjointe de cette initiative' par l'abrogation de cet accord. Il en va de même s'agissant de la suppression de la référence à cet accord prévue par l'article 229 et du remplacement de la notion de « sources authentiques » opéré par l'article 228.

L'accord de coopération du 23 mai 2013 n'a cependant pas été abrogé à ce jour.

Interrogé sur ce point, le délégué a indiqué :

« Bien que l'abrogation de l'accord de coopération visé à l'article 227 ne soit pas encore intervenue à ce stade, son évocation dans le dispositif s'inscrit dans une logique d'anticipation normative et de cohérence de l'ordonnancement juridique.

En effet, un projet distinct visant à modifier cet accord de coopération est actuellement en cours et a déjà fait l'objet d'un avis favorable du Conseil d'État (avis n° 75.598/4 du 17 avril 2024). L'aboutissement de ce projet d'abrogation ou de modification est dès lors hautement probable à brève échéance.

Par ailleurs, compte tenu de l'état d'avancement respectif des procédures, il est très vraisemblable que le projet relatif à l'accord de coopération aboutisse avant le projet de décret modifiant le Code wallon de l'Agriculture, lequel n'a pas encore fait l'objet d'un avis du Conseil d'État ni été examiné en troisième lecture ou par le Parlement.

Dans ce contexte, la mention de l'abrogation dans le texte en projet vise à assurer la continuité et la sécurité juridiques, en évitant des modifications successives à très court terme et en garantissant la cohérence du cadre normatif applicable au moment de l'entrée en vigueur du décret ».

Compte tenu de ce qui précède, les modifications en projet paraissent prématurées. Il est par ailleurs souligné que les avant-projets à propos desquels la section de législation a donné l'avis 75.598/4 ⁵⁴ portent assentiment à un accord de coopération 'désignant l'intégrateur de services de la Région wallonne et de la Communauté française' qui ne se limite pas à abroger l'accord de coopération du 23 mai 2013, mais met en place un nouveau corpus de règles. Dans de telles conditions, la section de législation n'est pas en mesure de déterminer le contexte juridique dans lequel les modifications en projet s'inscrivent, c'est à dire celui actuellement en vigueur ou celui qui découlerait de l'entrée en vigueur de l'accord de coopération à propos duquel l'avis 75.598/4 a été donné. Il est par exemple souligné que la notion de source authentique, remplacée dans l'article D.23, § 1^{er}, du Code wallon de l'Agriculture par l'article 228 de l'avant-projet, existe toujours dans l'accord de coopération 'désignant l'intégrateur de services de la Région wallonne et de la Communauté française'.

⁵⁴ Avis 75.598/4 donné le 17 avril 2024 sur un avant-projet de décret de la Région wallonne « portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région wallonne et la Communauté française désignant l'intégrateur de services de la Région wallonne et de la Communauté française et portant modification du décret du 27 mars 2014 instituant une banque de données issues de sources authentiques relative à l'emploi non-marchand en Wallonie, dénommée cadastre de l'emploi non-marchand en Wallonie, « CENM » en abrégé, un avant-projet de décret de la Région wallonne portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région wallonne et la Communauté française désignant l'intégrateur de services de la Région wallonne et de la Communauté française et portant modification du décret du 27 mars 2014 instituant une banque de données issues de sources authentiques relative à l'emploi non-marchand, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, en Wallonie, dénommée cadastre de l'emploi non-marchand en Wallonie, « CENM » en abrégé, et un avant-projet de décret de la Communauté française portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région wallonne et la Communauté française désignant l'intégrateur de services de la Région wallonne et de la Communauté française ».

En outre, les modifications en projet n'apparaissent pas cohérentes entre elles. Ainsi, si la notion de source authentique est supprimée à l'article D.23, § 1^{er}, en projet, elle est maintenue à l'article D.21 en projet du même Code.

Le dispositif sera revu à la lumière de ces observations et de sorte à s'inscrire dans le cadre juridique en vigueur au moment de son adoption.

2. À l'article 229, 1^o, les mots « phrase liminaire » seront remplacés par les mots « alinéa 1^{er}, dans la phrase introductive ».

3. À l'article 229, 3^o, c), l'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur le fait que les mots « son gestionnaire » figurent déjà entre le mot « et » et les mots « en ce qui concerne les finalités ».

Article 233

1. Au 1^o, a), l'auteur de l'avant-projet veillera à la cohérence de la disposition en projet en tenant compte de ce que les mots « à des personnes » ne sont pas supprimés ni remplacés.

2. Au 1^o, b), pour éviter toute ambiguïté quant à la portée de la modification en projet, la disposition en projet sera rédigée comme suit :

« Toute demande doit reposer sur une base légale spécifique ».

3. La disposition comporte un 3^o mais pas de 2^o : elle sera revue.

Article 234

À l'article D.37, § 1^{er}/1, en projet, compte tenu de l'intention exprimée dans le commentaire de l'article qui fait état d'un défaut de « base légale [...] pour l'accès aux données », les mots « peuvent traiter des données » seront remplacés par les mots « peuvent avoir accès aux données ».

Article 235

Au 1^o, dans un souci de sécurité juridique, les mots « ils sont mandatés » seront remplacés par les mots « le notaire est mandaté ».

Article 238

L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur le fait que l'article 3.27 du Code civil fixe les délais de prescription acquisitive. Ces délais sont de dix ou trente ans. Outre

le fait qu'il convient de préciser lequel de ces délais est visé en l'espèce, la section de législation n'aperçoit pas le motif pour lequel il est renvoyé à l'article 3.27 du Code civil plutôt que de fixer directement dans le dispositif le délai de conservation maximale, en tenant compte des finalités poursuivies.

La même observation vaut pour les articles 241 et 245, 1°, de l'avant-projet.

Article 249

Au 2°, afin de se conformer à l'article 23, paragraphe 2, du règlement (UE) 2022/2472 de la Commission du 14 décembre 2022 'déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs agricole et forestier et dans les zones rurales compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne', le mot « obligatoire » sera ajouté après le mot « militaire ».

Article 253

À propos de l'article D.269, § 1^{er}, alinéa 3, en projet, le délégué a précisé que le pronom « le » dans les mots à ajouter désignait l'« aménagement transitoire ».

Afin d'assurer la bonne compréhension de cette disposition, l'auteur de l'avant-projet s'assurera de la correcte rédaction de celle-ci. Ainsi, si telle est l'intention, les mots à ajouter pourraient être rédigés comme suit :

« pendant toute la durée des opérations d'aménagement transitoire et d'aménagement foncier poursuivies ».

Article 262

Dans la phrase liminaire, le mot « annuel » sera remplacé par le mot « actuel ».

Article 263

Au a), le mot « liminaire » sera remplacé par le mot « introductive ».

Article 265

L'alinéa 5 de l'article D.297 n'ayant pas été modifié par le décret-programme du 17 juillet 2018, les mots « , modifié par le décret-programme du 17 juillet 2018, » seront omis.

Article 267

Les mots « procédure de » seront ajoutés dans les mots à remplacer.

CHAPITRE 26 – MODIFICATIONS DU DÉCRET DU 30 MARS 1995 RELATIF À LA PUBLICITÉ DE L'ADMINISTRATION

Article 277

Au 2°, il va de soi que la règle de portée générale que la disposition en projet envisage d'insérer dans le décret du 30 mars 1995 'relatif à la publicité de l'administration' n'a pas vocation à écarter l'application de dispositions spécifiques qui, comme c'est le cas de l'article 19, alinéa 2, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État', règlent la question dans un sens différent.

Article 278

Une virgule sera ajoutée au début des mots que la disposition envisage d'insérer dans le décret du 30 mars 1995.

Article 279

Dans le dispositif en projet, les mots « sauf si » seront remplacés par les mots « sauf les ».

CHAPITRE 27 – MODIFICATIONS DU CODE WALLON DE L'HABITATION DURABLE

Ce chapitre n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 28 – MODIFICATION DE LA LOI DE REDRESSEMENT DU 22 JANVIER 1985 CONTENANT DES DISPOSITIONS SOCIALES

Article 282

Interrogée sur les raisons pour lesquelles la disposition examinée prévoit une durée de conservation minimale des données et non une durée de conservation maximale et sur la conformité de cette durée de conservation minimale avec le principe de légalité consacré par l'article 22 de la Constitution qui requiert que les éléments essentiels du traitement des données à caractère personnel, dont le délai maximal de conservation des données, soient fixés dans la loi, le décret ou l'ordonnance, la déléguée a répondu :

« L'article 282 prévoit une durée de conservation minimale des données de présence, car il vise à garantir que ces données soient disponibles pendant une période

suffisante pour permettre l'exercice effectif des missions de contrôle confiées aux inspecteurs de la Région wallonne visés à l'article 1^{er}, 2^o, du décret du 28 février 2019 relatif au contrôle des législations et réglementations économiques, de l'emploi et de la recherche scientifique. Une durée minimale de deux ans assure que les inspecteurs disposent du temps nécessaire pour vérifier la conformité des opérateurs de formation, en tenant compte notamment du délai entre la clôture des formations, la transmission des informations au Forem et la programmation des contrôles administratifs. L'objectif poursuivi est donc exclusivement opérationnel : éviter que les données ne soient supprimées prématurément et que les missions légales de contrôle ne puissent être exercées.

Il est cependant exact que, selon le principe de légalité consacré à l'article 22 de la Constitution et la jurisprudence, les éléments essentiels d'un traitement de données à caractère personnel doivent être fixés par la norme législative ou décrétable elle-même. Parmi ces éléments essentiels figure, en principe, la durée maximale de conservation des données.

Il convient toutefois de souligner que l'absence d'un délai maximal dans l'article 282 ne remet pas en cause l'encadrement existant puisque les opérateurs restent, en tout état de cause, soumis aux principes généraux du RGPD, et en particulier à celui de limitation de la conservation (article 5, § 1, e). Ce principe impose que les données ne soient conservées que pour la durée strictement nécessaire à la finalité, fixée ici par la loi : permettre le contrôle du respect des conditions du congé-éducation payé. Même en l'absence d'un délai maximal explicite dans le texte décrétable, les opérateurs ne peuvent donc conserver les données au-delà de ce qui est nécessaire au regard de cette finalité.

Cela étant, nous reconnaissons que la suggestion visant à intégrer un délai maximal de conservation, plutôt que minimal, permettrait de renforcer la lisibilité du dispositif et d'assurer une conformité encore plus directe et explicite au principe de légalité de l'article 22 de la Constitution ».

Eu égard à ces éléments, le paragraphe 1^{er bis}, alinéa 2, 3^o, en projet sera revu en ce sens.

Article 283

1. L'article 111, § 1^{er ter}, en projet entend interdire, à partir de 2026, la délivrance de nouveaux agréments pour des formations dans le cadre du dispositif « Congé-Éducation Payé ».

L'exposé des motifs justifie ce moratoire comme suit :

« Cette mesure vise à préserver la cohérence du futur dispositif et à éviter que des opérateurs de formation n'engagent des démarches administratives ou ne développent de nouvelles formations susceptibles de ne plus être reconnues dans le cadre révisé qui entrera en vigueur à l'issue de la réforme.

Le moratoire constitue donc une mesure transitoire de statu quo, destinée à geler temporairement les nouvelles reconnaissances dans l'attente de la mise en place du nouveau cadre réglementaire, prévue pour 2027. Il n'affecte pas les formations actuellement agréées mais préserve la stabilité du système en évitant la création de droits nouveaux qui pourraient entrer en contradiction avec les orientations futures de la réforme ».

Invitée à justifier la disposition examinée par rapport à l'article 23 de la Constitution et au principe de *standstill* qu'il contient en faveur des travailleurs, la déléguée a indiqué :

« L'intention de l'auteur de l'avant-projet, telle que prévue à l'article 283, est effectivement de ne plus octroyer de nouveaux agréments pour des formations ou des opérateurs qui n'existent pas encore à partir du 1^{er} janvier 2026. Cette disposition ne vise toutefois ni à supprimer des agréments existants, ni à réduire l'offre actuellement accessible aux travailleurs, mais uniquement à suspendre temporairement l'introduction de nouvelles demandes d'agrément dans l'attente de la réforme globale du dispositif.

Tous les opérateurs actuellement agréés et toutes les formations déjà reconnues pourront continuer à bénéficier d'un renouvellement d'agrément. De ce fait, la mesure ne porte aucune atteinte à l'accès des travailleurs aux formations actuellement disponibles dans le cadre du congé-éducation payé.

Dans cette configuration, la disposition respecte pleinement le principe de *standstill*, consacré à l'article 23 de la Constitution en matière de droits économiques, sociaux et culturels, notamment le droit à la formation. Ce principe interdit au législateur de réduire le niveau de protection existant, sauf justification particulière. Or, ici :

- aucune offre de formation existante n'est supprimée ;
- aucun opérateur agréé n'est privé de la possibilité de poursuivre ses activités ;
- les travailleurs conservent intégralement l'accès à l'offre actuelle, tant en termes de qualité que de volume.

La mesure constitue donc un gel des nouvelles demandes, non une régression du droit des travailleurs à bénéficier d'une offre de formation suffisante. Elle permet de maintenir la situation actuelle sans l'amoindrir, ce qui garantit le respect du *standstill*.

Par ailleurs, la disposition poursuit un objectif de bonne administration : éviter le dépôt de nouvelles demandes d'agrément – et donc des charges administratives et financières pour les opérateurs comme pour l'administration – alors qu'un texte de réforme complet du dispositif sera déposé en janvier 2026.

L'absence de nouveaux agréments n'empêche nullement l'administration d'adapter l'offre existante par le biais d'extensions d'agrément ou de modifications dans le cadre fixé, de sorte que la capacité du dispositif à répondre aux besoins des travailleurs demeure intacte durant la période transitoire. De plus, la mise en pause provisoire des nouvelles demandes constitue une mesure proportionnée et limitée dans le temps, ce qui renforce encore sa compatibilité avec l'article 23 et le principe de *standstill* ».

Ces explications figureront utilement dans le commentaire de l'article.

Tel que rédigé, l'article 111, § 1^{er}ter, en projet ne s'apparente toutefois pas à une mesure transitoire dans l'attente d'une réforme à court terme, mais bien à une mesure permanente, dès lors qu'aucune limite temporelle n'est prévue pour le gel, à partir de 2026, des nouveaux agréments. La disposition sera par conséquent revue de manière à mieux traduire l'intention poursuivie de ne prévoir qu'un moratoire temporaire de courte durée, ce qui

permettrait par ailleurs de s'assurer du respect de l'obligation de *standstill* déduite de l'article 23 de la Constitution et du principe d'égalité et de non-discrimination ⁵⁵.

2. Interrogée quant à l'agencement entre la disposition examinée et l'article 294 qui ne prévoit pas de rétroactivité, la déléguée a répondu :

« L'article 283 doit être interprété en cohérence avec l'article 294, lequel précise que le décret ne produit pas d'effet rétroactif. Dans cette perspective, et afin d'éviter toute ambiguïté juridique quant à la portée temporelle de la suspension des nouveaux agréments, il convient effectivement de considérer que la mesure prévue à l'article 283 ne produira ses effets qu'à partir de la date d'entrée en vigueur du décret. Cela permet de respecter pleinement le principe général de non-rétroactivité des normes, principe auquel renvoie l'article 294.

L'intention du législateur n'est pas de remettre en cause des demandes d'agrément déjà introduites ni de générer une insécurité juridique pour les opérateurs ayant agi de bonne foi avant l'adoption du texte. La disposition vise uniquement à empêcher l'introduction de nouvelles demandes à compter de l'entrée en vigueur du décret, et non à invalider celles déposées antérieurement.

Dans ce cadre, il apparaît pertinent d'envisager, dans l'article 283, de substituer à la date fixe du 1^{er} janvier 2026 une référence explicite à la date d'entrée en vigueur du décret. Une telle clarification renforcerait la lisibilité du dispositif et garantirait que son application respecte strictement les principes constitutionnels et les règles d'interprétation des normes, notamment l'interdiction de rétroactivité sauf justification explicite et impérieuse, ce qui n'est pas l'intention dans le cas présent ».

La disposition examinée sera adaptée dans le sens indiqué par la déléguée.

CHAPITRE 29 – MODIFICATION DU DÉCRET DU 11 MARS 1999 RELATIF AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT

Article 284

La phrase liminaire précisera que l'article 81, § 2, alinéa 6, du décret du 11 mars 1999 'relatif au permis d'environnement' a été « inséré par le décret du 20 juillet 2016 » ⁵⁶⁻⁵⁷.

⁵⁵ Voir dans le même sens l'observation 1 formulée sous les articles 27 et 28 dans l'avis 78.629/2-4 donné le 21 janvier 2026 sur un avant-projet de décret-programme « portant des mesures diverses pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution ».

⁵⁶ Décret du 20 juillet 2016 'abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1^{er} à 128 et 129^{quater} à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie, abrogeant les articles 1^{er} à 128 et 129^{quater} du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine et formant le Code du Développement territorial'.

⁵⁷ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandation 113.

CHAPITRE 30 – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 285

Comme l'a suggéré le délégué, le commentaire de l'article précisera ce qui suit à propos de la disposition à l'examen :

« La législation abrogée est codifiée dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation par l'effet du présent avant-projet de décret ».

Article 288

Comme l'a suggéré le délégué, le commentaire de l'article précisera ce qui suit à propos de la disposition à l'examen :

« Le décret en question est codifié dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation mais n'a jamais été formellement abrogé. Les articles 126 et 127 du présent avant-projet de décret, qui n'avaient jamais été intégrés au Code, sont désormais codifiés. Le décret du 12 février 2004 peut en conséquence être abrogé ».

Article 294

1. Outre qu'à l'alinéa 1^{er}, il y a lieu de compléter la date d'entrée en vigueur du décret en projet, il convient de mentionner l'article 184, et non l'article 84 de l'avant-projet.

Par ailleurs, le premier membre de phrase de l'alinéa 1^{er} serait mieux rédigé comme suit :

« Sauf en ce qui concerne les articles [...] ⁵⁸ qui entreront en vigueur à la même date que celle qui sera fixée par le Gouvernement en vertu de l'article D.IV.113/1 du Code de développement territorial, tel qu'inséré par l'article 184, [...] ».

⁵⁸ Il conviendra d'énumérer les dispositions précises dont l'entrée en vigueur est conditionnée, selon l'auteur de l'avant-projet, par la date qui sera fixée par le Gouvernement en application de l'article D.IV.113/1 en projet du CoDT.

2. Étant donné le lien entre le chapitre 8 et le chapitre 11, la section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle le chapitre 11 n'est pas soumis au même régime d'entrée en vigueur que le chapitre 8.

La disposition sera revue.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Béatrice DRAPIER FACCO

Patrick RONVAUX



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 110/2026 du 03 juin 2026

Objet : Avis concernant un projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (CO-A-2026-113).

Mots-clés : Transport public de personnes - Amendes administratives – Banque de données - Caméras – surveillance – prévisibilité

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier ses articles 23 et 26 (ci-après « LCA ») ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD ») ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD ») ;

Vu la demande d'avis de Monsieur François Desquesnes, Vice-président du gouvernement wallon et Ministre de la Mobilité (ci-après « le demandeur »), déclarée recevable le 24 avril 2026 ;

Vu les informations complémentaires reçues le 13 mai 2026 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité ») émet, le 03 juin 2026, l'avis suivant :

L'Autorité ne publie en français et en néerlandais que les avis concernant les projets ou propositions de textes de rang de loi émanant de l'Autorité fédérale, de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Commission Communautaire Commune. La « Version originale » est la version qui a été validée.

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Le demandeur a sollicité l'avis de l'Autorité concernant un décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (ci-après « le Projet ») et en particulier ses articles 72 et 73.
2. L'art. 72 concerne les traitements de données (autres que ceux mis en œuvre afin d'effectuer de la surveillance par caméra) nécessaires à l'exercice des missions de l'opérateur de transport de Wallonie (« OTW »), tels que la gestion des titres de transport, la gestion de la relation clientèle ou encore la lutte contre la fraude. Cet article 72 est donc appelé à encadrer également les traitements de données visés aux art. 53 (amendes administratives), 54 (sanctions accessoires), 57 (procès-verbaux), 58 (perception immédiate), 59 (désignation des agents constatateurs), 61 (procédure), 62 (recours), 63 (recouvrement), 64 (interaction avec l'action publique), 65 (prescription) et 66 (interaction avec l'action civile) du Projet.
3. Le §2 de l'art. 72 énumère¹ les finalités de ces traitements de données² et désigne l'OTW comme « responsable de traitement » de ces traitements de données. Son §3 détermine³ les catégories de données que l'OTW peut traiter pour les finalités reprises au §2. Son §4 permet à l'OTW d'accéder aux données des sources authentiques ou des bases de données administratives. Son §5 prévoit que les données à caractère personnel traitées ne sont conservées que « pour la durée nécessaire à la

¹ De manière exemplative (en raison de l'utilisation du terme « **notamment** »).

² 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 [l'application d'une amende administrative];

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.

³ Également de manière exemplative (en raison de l'utilisation du terme « **notamment** »).

réalisation des finalités » pour lesquelles elles sont traitées. Son §6 contient une habilitation au Gouvernement libellée en des termes très larges⁴ ainsi qu'une habilitation subsidiaire octroyée à l'OTW lui-même⁵.

4. L'art. 73 vise à encadrer (sommairement⁶) l'utilisation des dispositifs de vidéosurveillance⁷ mis en place par l'OTW.
5. Cette disposition figurait initialement à l'art. 31 du projet de décret-programme portant des mesures diverses en matière de budget et de comptabilité, de bien-être animal, d'emploi, de formation, de pouvoirs locaux, d'aménagement du territoire, de mobilité, d'environnement, de santé, d'énergie, de climat, de tourisme, de patrimoine et d'agriculture (ci-après le « décret-programme »), au sujet duquel l'Autorité a rendu l'avis n°[103/2025](#). L'Autorité y estimait en substance que le Projet était problématique du point de vue des règles répartitrices de compétences et en concluait que la disposition en projet ne pouvait en aucun cas se substituer à la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance (« loi caméras ») pour fonder l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance dans les transports publics wallons. Les avis portant les références « MOB.25.03.AV » du Pôle Mobilité du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie⁸ et

⁴ Portant sur :

- 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.

⁵ 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, notamment lorsque la personne concernée est un enfant.

⁶ Mais de manière quasi-identique à la disposition contenue dans le projet de décret-programme.

⁷ 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, c'est-à-dire prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ou des incivilités au sens de l'article 135 de la nouvelle loi communale, contrôler le respect des règlements communaux ou maintenir l'ordre public;
- 4° le comptage des usagers utilisant les transports publics.

Ces images peuvent également être partagées avec la police pour les mêmes finalités, ou toutes finalités 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 veillera à mettre 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 excéder 30 jours, sauf en cas d'infraction constatée ou de contestation.

⁸ Daté du 11 septembre 2025

« rso/mib/ama/tom/anf » de UVCW⁹ relevaient également des problèmes juridiques et de répartition des compétences.

6. La modification du décret du 21 décembre 1989 a finalement été omise du décret-programme en vue de faire de la réforme du décret de 1989 un texte autonome « *permettant un examen plus approfondi par le Parlement* »¹⁰.
7. En dépit des critiques formulées, le commentaire relatif à l'art. 73 du Projet à l'examen est toujours aussi succinct que dans le projet de décret-programme. Cependant, l'exposé des motifs intègre à présent les arguments avancés à l'occasion de la mise en état du dossier relatif au décret-programme, à savoir que la modification entend déroger à la loi caméras en application de l'art. 3, §2, 1° et 3° de cette loi. L'exposé des motifs justifie cette possibilité de dérogation par la théorie des compétences implicites, qui selon le demandeur, permettrait tantôt « *aux services d'inspection et de contrôle de l'OTW de recourir à des caméras de surveillance* », tantôt d'« *encadrer l'utilisation de caméras de surveillance sur le réseau de transport de l'OTW par ses services d'inspection* ».
8. L'Autorité observe que, contrairement à ce qui figurait dans l'exposé des motifs du projet de décret-programme, il n'est cette fois plus explicitement fait état d'un besoin de supprimer l'obligation de déclaration et de confirmation annuelle de chaque caméra placée dans chaque véhicule de transport en commun circulant sur le territoire wallon.

II. EXAMEN DU PROJET

II.1. Mise en conformité des traitements de données à caractère personnel avec le RGPD (art. 72)

9. L'Autorité constate que (1) l'ingérence dans les droits et libertés des personnes concernées résultant du fait de traiter des données à caractère personnel relatives à des sanctions administratives est particulièrement importante, (2) la délégation faite au Gouvernement a une portée bien trop large¹¹, (3) les finalités des traitements de données ne sont pas libellées de manière suffisamment précise, (4) les catégories de personnes concernées et de données sont formulées sous forme de catalogue et l'examen du caractère nécessaire et proportionné des traitements de données prévus par le Projet est laissée à l'appréciation du responsable du traitement (5) la détermination de la durée maximale de

⁹ Daté du 10 septembre 2025, voy. Annexe 10, Doc. Parl. W., 490 (2025-2026) – n°1bis

¹⁰ Voy. Doc. Parl. W, 489 (2025-2026) – 20/1, pp. 5 et 15

(https://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2025_2026/DECRET/489_20_an1.pdf)

¹¹ Non pas en raison de la formulation de l'art. 72, §6, mais parce que les éléments essentiels ne sont pas formulés de manière suffisamment précise (sur cette question, voy. *infra*).

conservation des données est déléguée au Gouvernement et (6) l'encadrement de la banque de données des amendes administratives est très insuffisant au regard de l'ingérence dans les droits et libertés des personnes concernées résultant de la collecte et de l'enregistrement de ces données.

II.1.1. Importance de l'ingérence

10. L'art. 22 de constitution et l'article 6.3 du RGPD (et son considérant 41¹² du RGPD) exigent une réglementation qui soit claire et précise et dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées. Cela signifie qu'à sa lecture, il doit être possible de déterminer si un traitement de données est compatible avec le prescrit de cette norme. Or, en prévoyant par exemple que les données nécessaires à l'exercice des missions de contrôle peuvent être traitées par l'OTW pour le recrutement du personnel, il est absolument impossible, pour une personne concernée, d'avoir la moindre prévisibilité par rapport aux traitements de ses données à caractère personnel. La situation est encore aggravée par l'habilitation qui est faite au Gouvernement de « préciser » des éléments essentiels déterminés de manière aussi large. Et cette lacune est encore aggravée par le fait de prévoir qu'en l'absence d'arrêté, il appartient à l'OTW d'évaluer discrétionnairement « *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* ».

11. Le caractère insuffisant de cet encadrement est particulièrement inacceptable lorsque :

- le traitement porte sur des « données sensibles » au sens de l'art. 10 du RGPD¹³ ;
- le traitement de données à caractère personnel a lieu à des fins de contrôle et/ou de surveillance ;
- le traitement de données à caractère personnel est susceptible de concerner des personnes vulnérables (mineurs, personnes handicapées, migrants, personnes en situation financière précaire, ...).

12. Il découle de ce qui précède qu'il est absolument **indispensable de** revoir le Projet en profondeur et d'y **déterminer de manière exhaustive les éléments essentiels**¹⁴ des traitements de données

¹² "41. Lorsque le présent règlement fait référence à une base juridique ou à une mesure législative, cela ne signifie pas nécessairement que l'adoption d'un acte législatif par un parlement est exigée, sans préjudice des obligations prévues en vertu de l'ordre constitutionnel de l'État membre concerné. Cependant, cette base juridique ou cette mesure législative devrait être claire et précise et son application devrait être prévisible pour les justiciables, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée « Cour de justice ») et de la Cour européenne des droits de l'homme".

¹³ Les sanctions administratives peuvent être qualifiées de sanctions de nature pénale selon la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (voy. Cour constitutionnelle, arrêt n° 44/1015, 23 avril 2015, B.19.2, B.20.2 et B.22.4 ; voy. également le Guide 2025 de la Cour EDH sur l'article 6 de la Convention – Droit à un procès équitable (volet pénal), § 24-28, p. 13/143 ainsi que Cour EDH, *Silvester's Horeca Service c. Belgique*, 4 mars 2004, §§ 23- 25).

¹⁴ Ces éléments essentiels sont la (les) finalité(s) précise(s) et concrètes, l'identité du (des) responsable(s) du traitement (sauf si c'est évident), les (catégories) de données qui sont nécessaires à la réalisation de cette (ces) finalité(s), le délai de conservation des données, les catégories de personnes concernées dont les données seront traitées, les destinataires ou catégories de destinataires auxquels les données seront communiquées, les circonstances dans lesquelles elles seront

envisagés, en ce compris l'encadrement des banques de données dans lesquelles les données relatives à des infractions et/ou des sanctions seront enregistrées.

II.1.2. Délégation au Gouvernement

13. Une délégation au Gouvernement reste bien entendu admissible, mais uniquement à condition que cette délégation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur¹⁵. Si l'auteur du Projet n'a pas été en mesure de prendre le temps nécessaire pour disposer d'une vue claire sur les traitements de données qu'il convient d'encadrer, il y a lieu de reporter le dépôt de ce volet de son Projet (ainsi que la mise en œuvre des traitements de ces données). **L'adoption d'une disposition générale¹⁶ assortie d'une délégation au Gouvernement libellée en des termes aussi larges revient, pour le législateur, à renoncer à la possibilité de définir lui-même quelles sont les intrusions qui peuvent restreindre le droit au respect de la vie privée¹⁷.** Une telle pratique est non seulement contraire au principe de légalité, mais elle expose les personnes concernées à un traitement arbitraire de leurs données.
14. Nonobstant les graves lacunes déjà relevées à ce stade, l'Autorité analyse ci-dessous les différents éléments essentiels figurant dans le Projet, de manière à guider utilement le demandeur lors de la réécriture de celui-ci.

II.1.3. Principe de limitation des finalités

15. Le commentaire de l'art. 72 du Projet qualifie cette disposition de « *clause générale relative aux traitements de données à caractère personnel* » et précise que cette approche s'inscrit « *dans le respect*

communiquées ainsi que, le cas échéant si c'est nécessaire, la limitation des obligations et/ou des droits visé(e)s aux articles 5, 12 à 22 et 34 du RGPD.

¹⁵ Voir Cour Constitutionnelle : arrêt n° 29/2010 du 18 mars 2010, point B.16.1 ; arrêt n° 39/2013 du 14 mars 2013, point B.8.1 ; arrêt n° 44/2015 du 23 avril 2015, point B.36.2 ; arrêt n° 107/2015 du 16 juillet 2015, point B.7 ; arrêt n° 108/2017 du 5 octobre 2017, point B.6.4 ; arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.13.1 ; arrêt n° 86/2018 du 5 juillet 2018, point B.7.2 ; avis du Conseil d'Etat n° 63.202/2 du 26 avril 2018, point 2.2.

¹⁶ Sur cette question voy. ci-dessous.

¹⁷ Voy. l'avis n° 63.202/2 donné 26 avril 2018 du Conseil d'Etat sur un avant-projet de loi « *instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, Doc. parl* Chambre, 54-3185/001, p 121-122.

Voir dans le même sens les avis suivants du Conseil d'Etat :

- Avis n° 26.198/2 donné le 2 février 1998 sur un avant-projet devenu la loi du 11 décembre 1998 « *transposant la directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 du Parlement européen et du Conseil 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* », Doc. parl., Chambre, 1997-1998, n° 49-1566/1, p. 201.
- Avis n° 33.487/1/3 des 18 et 20 juin 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 22 août 2002 « *portant des mesures en matière de soins de santé* », Doc. parl., Chambre, 2002-2003, n° 2125/2, p. 539.
- Avis n° 37.765/1/2/3/4 donné le 4 novembre 2004 sur un avant-projet devenu la loi-programme du 27 décembre 2004, Doc. parl., Chambre, 2004-2005, n° 1437/2.

*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 ».*

16. S'il n'est pas interdit d'insérer une « *clause générale* » dans un projet de norme, il est en revanche – comme indiqué ci-avant – très insuffisant de n'intégrer que cette seule clause. De plus, en disposant que des données à caractère personnel seront traitées « **notamment** » pour les finalités qu'il énumère¹⁸, l'art. 72, §2 du Projet constitue l'exemple-type d'une violation du principe de limitation des finalités. L'Autorité avait d'ailleurs déjà formulé cette remarque dans son avis [103/2025](#)¹⁹.
17. Outre une **énumération exhaustive** des finalités (ou des autres éléments essentiels d'un traitement de données), les règles encadrant les ingérences dans les droits à la protection des données et au respect de la vie privée doivent être rédigées de manière **claires et précises**²⁰. Il convient donc de préciser ce qui est visé (et même, lorsque cela peut s'avérer utile, ce qui n'est pas visé) par la « **gestion des titres de transport personnalisés** » (1°). L'Autorité rappelle à cet égard que le recours à la *télébillettique* engendre un risque élevé de réidentification des usagers et de leurs déplacements et estime que le profilage des usagers doit être explicitement exclu dans le Projet²¹.
18. L'Autorité rappelle par ailleurs que les finalités prévues doivent être **légitimes**. Il convient donc de démontrer la légitimité de l'usage des catégories de données dont le Projet autorise la collecte (par exemple, les données d'identification des usagers) en vue de la « **promotion de ses services** » (2°) dans le commentaire de l'article 72 du Projet. Pour ce faire, il conviendra donc, dans un premier temps,

¹⁸ 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 [l'application d'une amende administrative] ;

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.

¹⁹ « L'emploi du terme « *notamment* » a pour effet que l'objectif poursuivi par le Projet n'est pas suffisamment défini, ni identifiable. Par conséquent, non seulement la proportionnalité de la mesure visant à la mise en place et à l'utilisation des caméras ne peut être évaluée, mais en outre, la norme encadrant cette ingérence dans les droits des citoyens ne répond pas aux exigences de clarté et de précision requises et ne respecte donc pas le principe de prévisibilité » (en ce sens voy. CJUE, 22 novembre 2022, C-37-20 et C-601/20, WM c. Luxembourg Business Registers, §§51, 81 et 82).

²⁰ Voy. CJUE, 22 novembre 2022, C-37-20 et C-601/20, WM c. Luxembourg Business Registers, §§51, 81 et 82.

²¹ Sur ces questions voy. la recommandation n°01/2010 du 17 mars 2010 relative aux principes de base à respecter dans le cadre de l'utilisation de la télébillettique par les sociétés publiques de transport en commun ; L'avis n° 27/2009 du 28 octobre 2009 relatif à la RFID ; Doc. Parl. Bru., 16 juillet 2008, <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2007-08/00104/images.pdf>, pp. 15 et sv. ; Doc. Parl. Bru., 16 janvier 2009, <http://weblex.brussels/data/crb/cri/2008-09/00012/images.pdf>, pp. 13 et sv. et Doc. Parl. Bru., 28 janvier 2009, <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2008-09/00031/images.pdf>, pp. 6 et sv.

de préciser si des données à caractère personnel seront collectées spécifiquement pour cette finalité ou s'il s'agit d'un traitement ultérieur de données collectées à d'autres fins (et néanmoins d'ores et déjà envisagé par le Projet) et, s'il s'agit d'un traitement ultérieur de démontrer la compatibilité de sa finalité avec celle pour laquelle les données traitées sont collectées initialement (par exemple, pour l'acquisition d'un titre de transport)²².

19. En ce qui concerne « *la prévention, la détection et la gestion de la fraude* » (5°), l'Autorité estime que la notion de « **gestion de la fraude** » doit être explicitée et qu'il convient de préciser, au moins en commentaire, quelles sont les dispositions qui, lorsqu'elles sont méconnues, constituent une fraude dont les services d'inspection et de contrôle de l'OTW peuvent connaître. En effet, le libellé actuel semble habiliter les agents de l'OTW à détecter tout type de fraude (en ce compris, les fraudes aux marchés publics ou le non-respect du temps de conduite par les chauffeurs), ce qui n'est vraisemblablement pas l'objectif visé par le demandeur. Le Projet sera donc revu sur ce point.
20. Une remarque similaire vaut pour « **les missions de constatation et de contrôle** » (6°). A ce sujet, l'Autorité estime qu'il convient d'ajouter « *par le présent décret* » à la suite de « *confiées aux agents de l'OTW* ».
21. « **L'exécution des obligations découlant du contrat de service public et des missions confiées à l'OTW par le Gouvernement** » (7°) peut s'interpréter comme impliquant que des données à caractère personnel sont susceptibles d'être traitées pour toute finalité déterminable ultérieurement et discrétionnairement par le Gouvernement. Un tel libellé n'est pas compatible avec l'article 6.3. du RGPD, lu à la lumière de son considérant 41 et de l'article 22 de la Constitution. Si des données à caractère personnel sont appelées à être traitées par l'OTW, le Projet (ou du moins un décret) doit comporter une description minimale permettant d'identifier (ou de déduire avec certitude) les obligations et les missions pour lesquelles ces données seront traitées.
22. Il convient également d'expliciter ce qui est visé par « **la gestion administrative, opérationnelle et statistique des services de transport public** » (8°), d'une manière permettant de comprendre quels traitements de données et quelles données à caractère personnel sont susceptibles d'être concernés par cette finalité. En ce qui concerne plus particulièrement les **finalités statistiques**, l'Autorité estime que la collecte de données à caractère personnel pour cette seule finalité serait disproportionnée. Cependant, l'Autorité présume qu'il s'agira plutôt de réaliser des analyses statistiques sur base des données collectées et traitées par l'OTW pour d'autres finalités. Dans des normes ayant un objet similaire, il est généralement fait référence à l'« *évaluation de l'adéquation de l'offre de transport par rapport à la demande* ». Il convient dès lors de réécrire cette disposition afin d'autoriser les traitements

²² L'Autorité attire l'attention du demandeur sur sa recommandation n°01/2025 relative aux traitements de données à caractère personnel dans le cadre du marketing direct et l'invite à prendre en compte les principes à respecter qu'elle y édicte.

de données à caractère personnel concernés, uniquement dans le cadre d'une réutilisation de ces données, de telle sorte que seules les données collectées dans le cadre de l'une des autres finalités (à déterminer précisément) pourront être exploitées après avoir été dûment anonymisées, et le cas échéant, transférées pour la réalisation de statistiques. C'est en effet uniquement dans la mesure où ces données sont utiles à la finalité particulière visée que leur traitement peut se justifier en matière de statistiques.

23. A l'inverse, certaines finalités n'ont pas leur place dans un projet de décret. Il en va ainsi du recrutement du personnel (9°). En effet, la base légale la plus fréquemment mobilisée pour justifier les traitements de données effectués dans le cadre des procédures de recrutement est l'exécution, soit d'un contrat auquel la personne concernée est partie, soit de mesures précontractuelles prises à sa demande (article 6.1.b) du RGPD)²³. Quant à la finalité plus large relative à la gestion du personnel, elle peut se déduire implicitement, mais certainement, des missions du responsable du traitement. La maintenir dans le Projet n'est pas problématique en soi, mais dans ce cas, il y a également lieu de mentionner les autres éléments essentiels (en particulier les catégories de données et les durées de conservation) qui s'y rapportent.

24. Dans le même ordre d'idées, le contenu de l'art. 72, §2, al. 3²⁴ a sa place dans une politique de confidentialité, mais pas dans un décret. En effet, par définition, les dispositions décrétales ne sont appelées à contenir que l'encadrement des traitements de données que le législateur impose au responsable du traitement d'effectuer et la description des missions d'intérêt public qui autorise le responsable du traitement à effectuer lesdits traitements de données à caractère personnel.

II.1.4. Catalogue d'éléments essentiels

25. En termes de prévisibilité, il est également essentiel de préciser quelles seront les catégories de personnes dont les (différentes catégories de) données seront traitées. Or, à l'art. 72, §3 du Projet, seules les données d'identification mentionnent un **lien avec « les usagers »**.

²³ Sur cette question, voy. WG29, avis 06/2014 du 9 avril 2014 relatif à la notion d'intérêt légitime poursuivi par le responsable du traitement des données au sens de l'article 7 de la directive 95/46/CE (https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp217_fr.pdf)

²⁴ *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 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.

26. Si les autres catégories de données²⁵ ne visent pas des données anonymisées, il convient de les reformuler de manière plus précise. En effet, en se référant aux « **données nécessaires** », le législateur confère au Gouvernement un blanc-seing incompatible avec l'exigence de prévisibilité et le principe de minimisation des données. Il convient donc de reformuler cette disposition. En revanche, si ces catégories visent des données anonymisées, il y a lieu (mais il suffit) de le mentionner expressément.
27. Outre la prévisibilité, l'Autorité rappelle que toute ingérence dans le droit au respect de la vie privée et à la protection des données à caractère personnel n'est admissible que si elle est **nécessaire et proportionnée** à l'objectif (ou aux objectifs) qu'elle poursuit. L'Autorité insiste donc pour que les **commentaires d'articles** soient **rédigés avec une plus grande attention** et qu'il y soit démontré à l'aide d'éléments de preuve factuels et objectifs, (1) les raisons pour lesquelles d'autres mesures moins intrusives ne sont pas suffisantes pour atteindre l'objectif recherché et (2) qu'il existe un juste équilibre entre les différents intérêts en présence, droits et libertés des personnes concernées. A cet égard, l'art. 72, §6, *in fine*, qui impose à l'OTW d'évaluer la nécessité et la proportionnalité des traitements de données ne peut en aucun cas avoir pour effet de dispenser le législateur de justifier du caractère nécessaire et proportionné de chacun des traitements de données (collecte, conservation, consultation, communication, etc.), dans le commentaire de la disposition en projet.
28. Lors de la reformulation de cette disposition, il conviendra également de **s'abstenir d'énumérer les éléments essentiels relatifs aux traitements de données sous forme de catalogue**. En effet, l'énumération pure et simple des éléments essentiels du traitement dans un projet normatif (surtout dans un seul et même article) s'avère problématique lorsque ces éléments ne sont pas logiquement reliés entre eux²⁶. Tel est malheureusement le cas de l'art. 72, §3, 2° à 4° du Projet dans lequel il n'est fait aucune mention des catégories de personnes concernées, ni des finalités précises pour lesquelles ces catégories de données sont susceptibles d'être traitées.
29. Comme indiqué *supra*, il convient également d'énumérer les **catégories de données** de manière **exhaustive**. Par conséquent, le terme « *notamment* » sera omis. La même remarque vaut pour l'accès à la DIV visé à l'art. 72, §4, 2°.

²⁵ 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.

²⁶ En ce sens, voy. notamment [l'avis n° 149/2023 du 20 octobre 2023](#) concernant un projet de décret de la Communauté française relatif au traitement des données à caractère personnel et modifiant diverses dispositions en matière d'aide à la jeunesse (CO-A-2023-366), considérants nos 11, 16 et 21-22 ; [l'avis n° 46/2021 du 2 avril 2021](#) concernant un avant-projet de décret de la Fédération Wallonie-Bruxelles relatif à la mise en œuvre et au suivi de la surveillance électronique (CO-A-2021-025), considérants nos 22-25 ;

II.1.5 Durée de conservation des données

30. En se référant à « *la **durée nécessaire** à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées* » et en déléguant au Gouvernement le soin de déterminer les durées maximales de conservation, le Projet méconnaît l'art. 22 de la Constitution. A noter que, contrairement à ce qui est actuellement prévu à l'art. 72, §5, al. 2 du Projet, la proportionnalité de la durée de conservation des données s'apprécie par rapport à la finalité et non par rapport aux catégories de données²⁷. Il convient donc de modifier l'art. 72, §5 du Projet en vue d'y **indiquer les délais de conservation (maximaux)** des données à caractère personnel qui feront l'objet de traitements, en tenant compte des différentes finalités de ces traitements, ou au moins de reprendre dans le Projet les critères permettant de déterminer ces délais (maximaux) de conservation. Le Gouvernement pouvant tout au plus être habilité à abréger ces délais de conservation des données collectées pour certaines finalités.

II.1.6. Sanctions et amendes administratives

31. L'Autorité constate que les articles 53 et suivants visent à permettre au Gouvernement d'imposer des amendes administratives²⁸ ainsi que des sanctions accessoires²⁹.
32. Ces amendes et sanctions trouvent actuellement leur fondement dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2008 relatif aux amendes administratives en matière de service de transport public de personnes en Région wallonne³⁰. Cet arrêté n'encadre cependant pas les traitements de données réalisés dans le cadre de l'imposition de ces amendes et sanctions. Le fonctionnaire délégué précise à cet égard que c'est la raison pour laquelle le Projet a été élaboré.
33. L'Autorité relève que l'exposé des motifs précise que le Projet s'inspire notamment de la loi relative aux sanctions administratives communales³¹. Toutefois, pareille inspiration n'est bénéfique qu'à la condition de ne pas se contenter de **recopier des dispositions adoptées avant le développement de l'abondante jurisprudence** internationale en matière de protection des données et de respect de la vie privée. L'Autorité préconise plutôt d'avoir égard aux travaux préparatoires des modifications

²⁷ Cela signifie par exemple qu'à l'échéance d'un certain délai, les données relatives à des sanctions ne peuvent plus être prises en compte pour la prise en considération de la récidive, mais qu'elles peuvent toujours être anonymisées (l'anonymisation étant également un traitement de données) pour l'établissement de statistiques.

²⁸ *Pour 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 22, y compris lorsqu'un véhicule est impliqué.*

²⁹ *A savoir le retrait d'un titre de transport, temporaire ou définitif, le refus de délivrer tout nouveau titre de transport, ainsi que la suspension temporaire de l'accès au service de transport à la demande organisé par l'OTW, et ce pour une durée limitée à trois ans.*

³⁰ MB 09.06.2008

³¹ Il y est également précisé (en ce qui concerne les mineurs) que le Projet reprend « *les garanties procédurales que l'on retrouve dans la loi relative aux sanctions administratives communales* ».

les plus récentes de cette loi (ou d'autres normes ayant un objet similaire), lors de la réécriture du Projet³².

34. Interrogé au sujet de l'enregistrement éventuel des infractions et des sanctions dans un registre ou une base de données, le fonctionnaire délégué a confirmé que « *les sanctions sont constatées sur le terrain par les agents habilités puis intégrées dans une **application informatique sécurisée*** ». Cette application contiendrait à la fois des documents non structurés contenant du texte libre et des données structurées intégrées dans des champs catégorisés³³ et une journalisation serait prévue³⁴.
35. L'Autorité constate cependant que cette banque de données (et les traitements de données auxquels donnent lieu sa constitution, sa mise à jour, sa consultation etc) n'est pas encadrée par le Projet (ni par un autre décret en vigueur). Interrogé à ce sujet, le fonctionnaire délégué a répondu que l'enregistrement des données était une question opérationnelle relevant de la responsabilité de l'OTW (« *et pas de celle de l'auteur du texte* ») et que le Projet entendait consacrer une mission d'intérêt public et non une obligation légale.
36. Un tel raisonnement avait déjà été rejeté lors de l'adoption de la loi SAC (trois ans avant l'adoption du RGPD). Il est donc *a fortiori* encore davantage inadmissible aujourd'hui (compte-tenu de l'abondante jurisprudence publiée depuis).
37. Tout d'abord, comme mentionné à plusieurs reprises *supra*, et contrairement à l'interprétation que semble faire le demandeur d'une page de vulgarisation figurant sur le site de l'Autorité, **le fait de**

³² Pour des exemples précis, voy. *infra*.

³³ Le fonctionnaire délégué a précisé que « *les données structurées font l'objet d'une catégorisation comprenant notamment:*

- *les données d'identification ;*
- *les faits constatés ;*
- *les circonstances matérielles ;*
- *le lieu des faits ;*
- *les références du dossier ;*
- *ainsi que, le cas échéant, les liens entre personnes concernées ».*

³⁴ Des règles d'accès existent afin de garantir :

- *un accès limité aux seules personnes habilitées ;*
- *une consultation proportionnée ;*
- *ainsi qu'une conservation conforme au principe de minimisation.*

Il convient utilement de préciser que ce fichier reprend :

- *les catégories de personnes autorisées à accéder aux logs ;*
- *les finalités d'accès ;*
- *les modalités de contrôle interne ;*
- *ainsi que les durées de conservation applicables.*

déterminer une mission d'intérêt public ne dispense pas le législateur d'encadrer les traitements de données qu'elle implique, et ce de manière suffisamment précise et spécifique.

Sur cette question, l'Autorité invite les rédacteurs du Projet à prendre connaissance du chapitre consacré à la mission d'intérêt public figurant dans l'avis [06/2014](#) du Groupe de travail « Article 29 » (prédécesseur de l'EDPB)³⁵.

38. De plus, depuis l'arrêt Engel de la CourEDH³⁶, les sanctions administratives peuvent être qualifiées de sanctions de nature pénale³⁷. Or, l'art. 10 du RGPD dispose que « *le traitement des données à caractère personnel relatives aux condamnations pénales et aux infractions ou aux mesures de sûreté connexes fondé sur l'article 6, paragraphe 1, ne peut être effectué que sous le contrôle de l'autorité publique, ou si le traitement est **autorisé** par le droit de l'Union ou **par le droit d'un 'État membre qui prévoit des garanties appropriées** pour les droits et libertés des personnes concernées. Tout registre complet des condamnations pénales ne peut être tenu que sous le contrôle de l'autorité publique* »³⁸.
39. En outre, alors que l'exposé des motifs du Projet indique s'inspirer de la loi relative aux sanctions administratives communales, l'Autorité constate que l'art. [44](#) de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales (loi « SAC »)³⁹ encadre quant à lui bel et bien « *le fichier des personnes physiques ou morales qui ont fait l'objet d'une sanction administrative ou d'une mesure alternative (...)* »⁴⁰. Par ailleurs, les commentaires relatifs aux art. 10, 12 et 24 de la loi du 11 décembre 2023 modifiant la loi SAC⁴¹ démontrent qu'une attention importante a été accordée à la démonstration du caractère nécessaire et proportionné des traitements de données⁴². Ce qui n'est pas le cas des commentaires des dispositions du Projet à l'examen.
40. Il résulte de ce qui précède que **les dispositions du Projet encadrant les traitements de données à caractère personnel doivent être entièrement réécrites**. A cette occasion, l'Autorité invite le demandeur à prévoir dans le Projet (et non dans un arrêté) :

³⁵ Avis du 9 avril 2014 relatif à la notion d'intérêt légitime poursuivi par le responsable du traitement des données au sens de l'article 7 de la directive 95/46/CE.

³⁶ Engel et autres c. Pays-Bas, 8 juin 1976, n° 5100/71.

³⁷ Voy. Cour constitutionnelle, arrêt n° 44/1015, 23 avril 2015, B.19.2, B.20.2 et B.22.4.

³⁸ De plus, les intrusions de l'autorité dans la vie privée des individus doivent être prévisibles (conformément à l'art. 22 de la Constitution et à la jurisprudence constante de la CourEDH (voy. par exemple l'arrêt ROTARU c/ Roumanie du 4 mai 2000 ou l'affaire Shimovolos c/Russie du 28 novembre 2011) ; Pour un arrêt de la CJUE visant le cas des infractions mixtes (au sens de l'art. 64 du présent Projet), voy. l'arrêt GC et autres c. CNIL (C-136/17) du 24 septembre 2019.

³⁹ MB 01.07.2013

⁴⁰ En ce qui concerne les garanties, voy. en particulier l'art. [44](#), §§3 et 5.

⁴¹ MB 29.12.2023

⁴² Voy. <https://www.lachambre.be/FLWB/pdf/53/2712/53K2712006.pdf>, en particulier les commentaires relatifs aux art. 10, 12 et 24, pp. 10-17 et 26-29 ainsi que l'avis de l'Autorité n°49/2023, publié aux pp. 155 et sv.

- une distinction entre l'autorité en charge de la constatation des infractions et celle qui inflige la sanction ;
- une séparation claire (et un régime d'accès et de conservation distincts) entre les données relatives aux auteurs et celles relatives aux témoins et le cas échéant aux victimes ; et
- comme il sera dit *infra*, de distinguer clairement les faits constatés directement par des agents constatateurs assermentés de ceux qui sont rapportés par des tiers.

41. L'Autorité insiste également sur l'importance de veiller au respect du **principe d'exactitude** des données. En particulier, si des données relatives à des infractions poursuivies par le parquet devaient être conservées, il est essentiel de prévoir une obligation d'effacement des données en cas d'acquiescement. Il en découle la nécessité d'imposer à l'OTW de vérifier très régulièrement le caractère à jour de ces informations et, par exemple, de mettre en place un « *flux retour justice* » (sur le modèle de celui prévu à l'article 646 du code d'instruction criminelle⁴³).
42. Enfin, l'Autorité rappelle un fois encore qu'il est essentiel d'accorder une **attention particulière à la rédaction des commentaires des articles** concernés⁴⁴.

II.2. Force probante des procès-verbaux (art. 57)

43. L'art. 57 concerne la force probante des procès-verbaux. A la lecture du commentaire de l'article, il est permis de comprendre que la force probante varie selon qu'il s'agit de constatations directes par un agent constatateur ou de déclarations d'un autre membre du personnel consignées dans un procès-verbal par un agent constatateur. Dans ce dernier cas, il est prévu que « *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* ».
44. Cette modification constitue une dérogation par rapport au principe général en vertu duquel, sauf disposition légale contraire, les procès-verbaux ne valent qu'à titre d'information (c'est-à-dire comme simple renseignement). Par conséquent, il appartiendra à l'auteur présumé souhaitant remettre en

⁴³ Les catégories d'informations extraites de décisions coulées en force de chose jugée prise par un tribunal correctionnel, une cour d'assises ou une cour d'appel et qui sont susceptibles de modifier celles enregistrées dans la banque de données nationale générale visée à l'article 44/7 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, dénommée ci-après BNG, sont communiquées endéans les trente jours à la police, selon les modalités définies par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Les catégories d'informations extraites de décisions de non-lieu des juridictions d'instructions qui sont susceptibles de modifier celles enregistrées en BNG sont communiquées endéans les trente jours à la police, selon les modalités définies par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Les catégories d'informations extraites de décisions de classement sans suite pour charge insuffisante ou pour absence d'infraction, prises par le ministère public qui sont susceptibles de modifier celles enregistrées en BNG sont communiquées endéans les trente jours à la police, selon les modalités définies par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

⁴⁴ L'Autorité recommande également de se conformer aux prescrits du guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires édité par le Conseil d'Etat et en particulier du point 13.3.b) de celui-ci ; Pour un exemple de norme encadrant les éléments essentiels des traitements de données enregistrées dans une banque de données d'une manière récemment validée la Cour constitutionnelle, voy. la loi du 29 mars 2024 portant création de la banque de données commune "Terrorisme, Extrémisme, processus de Radicalisation" ("T.E.R.") (MB 16.04.2024; voy. également l'arrêt n°[30/2026](#)).

question les constatations contenues dans ces procès-verbaux, de le faire moyennant la production d'un écrit ou d'un témoignage. Cette modification est donc susceptible d'impliquer le traitement de données à caractère personnel de tiers et il convient d'en **démontrer le caractère nécessaire et proportionné** dans le Projet et ses travaux préparatoires, comme l'a fait le [commentaire](#) relatif à l'art. 12 de la loi de 2023 modifiant la loi SAC (précitée)⁴⁵.

II.3. Installation et utilisation de la vidéosurveillance dans les véhicules de l'OTW (art. 73)

45. Contrairement au projet d'art. 31 du décret-programme au sujet duquel l'Autorité a rendu l'avis n°[103/2025](#) précité, le présent Projet n'indique plus que l'objectif de la dérogation à la loi caméras est « *notamment de ne plus devoir déclarer puis confirmer annuellement chaque caméra* ».
46. Interrogé à ce sujet, le fonctionnaire délégué précise cette fois que le Projet « *vise à organiser un régime spécifique de vidéosurveillance dans les véhicules exploités par l'OTW dans le cadre de ses missions de service public* ».
47. Cependant, dans l'hypothèse où, même si ce n'est plus expressément mentionné, l'intention du demandeur serait toujours de tenter de libérer l'OTW de son obligation de déclaration des caméras, l'Autorité rappelle que, contrairement à l'obligation de déclaration auprès de la Commission pour la protection de la vie privée (abrogée depuis 2018), l'obligation de déclaration actuellement prévue par la loi caméras ne poursuit pas un objectif de transparence. Les travaux préparatoires de la loi de 2018 modifiant la LFP et la loi caméras disposent à cet égard que « *pour des raisons opérationnelles, il reste utile pour les services de police de savoir où sont placées des caméras de surveillance. C'est pourquoi seule cette déclaration est maintenue dans la loi caméras* »⁴⁶.
48. En outre, le respect de la hiérarchie des normes est un élément essentiel de la licéité des traitements de données à caractère personnel. Or, comme le rappelle régulièrement le COC, conformément à l'art. [184](#) de la Constitution, l'adoption d'une norme touchant à l'organisation et aux compétences de la

⁴⁵ Voy. pp. 15 et 16 du commentaire qui **justifie** la modification (« *un procès-verbal dressé par un fonctionnaire de police revêtait une valeur probante particulière jusqu'à preuve du contraire quand il était traité par le droit pénal (cf. article 62 de la loi sur la circulation routière), alors que ce même procès-verbal avait uniquement valeur d'information lorsqu'il était traité sur la base de la loi SAC* »), mais **limite la dérogation** de manière à en préserver le caractère proportionné (« *Cela ne vaut que s'il s'agit des procès-verbaux établis par la police. S'il s'agit d'un rapport administratif établi par les trois autres catégories de constatateurs chargés de constater ce type d'infraction, la constatation ne reste valable qu'à titre d'information.*

La valeur probante particulière ne s'applique pas non plus aux procès-verbaux dressés par les services de police pour des infractions autres que celles énumérées à l'article 3, 3°, de la loi SAC ») et adapte le projet pour ce faire (en précisant dans le commentaire que « *même dans le cadre d'un procès-verbal ayant une valeur probante particulière, le contrevenant peut fournir des preuves contradictoires sans divulguer d'autres données à caractère personnel et sans devoir faire appel à des témoins. Afin d'éliminer tout doute, une phrase supplémentaire a été insérée dans l'avant-projet, stipulant que le contraire des constatations faites peut être prouvé par tout moyen de droit, de sorte que cela peut se faire non seulement par un écrit mais par tout moyen de droit, y compris par des témoins* »), voy. également l'avis n°[52.800](#) de la section de législation du Conseil d'Etat, points 6 et sv. et les arrêts de la cour constitutionnelle cités au point 7 de l'avis.

⁴⁶ Voy. Doc. parl. Ch., 54-2855/001, 4 janvier 2018, session 2017-2018, p. 70

police intégrée relève de la compétence du législateur fédéral⁴⁷. En d'autres termes, c'est à la police intégrée qu'il appartient d'estimer si le besoin opérationnel lié à la déclaration des caméras installées dans les transports publics wallons est toujours d'actualité ou non et, dans la négative, c'est au législateur fédéral et à lui seul qu'il appartient de modifier la loi caméras⁴⁸.

49. Par conséquent, la loi caméras n'offre pas de possibilité de déroger à l'obligation de déclaration auprès des services de police et l'Autorité estime que, afin de dissiper tout risque de confusion, il convient d'indiquer clairement dans le commentaire de l'art. 73 du Projet que « *cette disposition ne déroge pas à l'obligation de déclaration des caméras installées dans les véhicules de l'OTW auprès des services de police* ».
50. Pour le surplus, les finalités des traitements de données à caractère personnel, telles qu'elles étaient prévues par le projet de décret-programme⁴⁹, ne différaient pas de celles énumérées à l'art. 3 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance (« *loi caméras* »). Et le Projet à l'examen énumère toujours ces mêmes finalités. Cependant, les incivilités visées ne sont plus celles au sens du §2 de l'art. 135 de la nouvelle loi communale (« *NLC* »), mais au sens de l'ensemble de l'art. 135 NLC. En outre, une 4^{ème} finalité visant « *le comptage des usagers utilisant les transports publics* » est ajoutée.
51. L'Autorité constate qu'une grande partie des explications du fonctionnaire délégué sont consacrées à la démonstration de l'applicabilité de la théorie des compétences implicites. Cette démonstration figure également dans l'exposé des motifs, à l'adoption de l'art. 73 du Projet.
52. En ce qui concerne tant l'art. 135 NLC que la théorie des pouvoirs implicites, l'Autorité – bien que sceptique – s'en remet à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, mais rappelle que la licéité des traitements de données (au sens de l'art. 5.1.a) du RGPD) est susceptible d'être affectée, même *a posteriori*, si la **compétence du législateur régional** en la matière devait être remise en question par la Cour constitutionnelle.
53. Quoi qu'il en soit, l'Autorité estime que **les observations formulées dans son avis n°103/2025 précité restent entièrement applicables** au présent Projet. En tout premier lieu, l'Autorité estime

⁴⁷ Voy en ce sens l'avis [DA240006](#) du 19 février 2024, points 14 et sv.

⁴⁸ Le cas échéant, une disposition décrétable pourra alors (mais à ce moment-là seulement), au besoin, répondre à la modification intervenue au niveau fédéral.

⁴⁹ L'OTW installe des caméras de surveillance sur son réseau aux 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, c'est-à-dire prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ou des incivilités au sens de l'article 135, § 2, de la nouvelle loi communale, contrôler le respect des règlements communaux ou maintenir l'ordre public.

que si une version étoffée du Projet peut coexister avec la loi caméras, y déroger pour des finalités de surveillance et de contrôle (c'est-à-dire pour des finalités identiques à celles pour lesquelles la loi caméras a été adoptée), n'est en revanche pas admissible.

54. A noter que si la loi caméras devait être adaptée, l'Autorité estime que ce serait là l'occasion d'y intégrer une évaluation de l'efficacité de l'installation de ces caméras. En effet, comme le rappelait le Haut-Commissaire des Nations-Unies aux Droits humains, s'inquiétant des menaces que la surveillance fait peser sur les démocraties : « *les Etats négligent trop souvent de démontrer l'efficacité des systèmes de surveillance qu'ils mettent en œuvre* »⁵⁰. Par conséquent, afin d'éviter qu'à l'avenir il puisse être reproché à la Belgique de ne pas démontrer l'efficacité des systèmes de surveillance qu'elle met en œuvre, l'Autorité estime qu'il convient de prévoir dans la loi caméras – lors de sa prochaine modification - que des statistiques seront réalisées par chaque responsable du traitement des données collectées par des caméras placées sur l'espace public ou dans des lieux fermés accessibles au public (et en particulier des véhicules des sociétés de transport en commun), aux **fins de la publication d'un rapport d'évaluation** (selon une périodicité à déterminer, mais qui ne devrait pas être inférieure à tous les 3 ans) portant sur l'efficacité des caméras de surveillance déjà installées, par rapport aux finalités pour lesquelles leur placement a été considéré comme justifié⁵¹.
55. L'Autorité a bien conscience que la loi caméras est un texte technique et relativement complexe. Cependant, contrairement à l'art. 73 du Projet, elle a le mérite d'encadrer de manière précise les différents types de caméras pouvant être installées ainsi que les éléments essentiels des traitements des données à caractère personnel collectées par leur biais. De plus, ses travaux préparatoires se fondent sur des auditions d'experts et comportent des explications détaillées permettant de rencontrer l'exigence de prévisibilité.
56. A l'inverse, alors que l'Autorité l'avait déjà relevé dans son avis n°[103/2025](#) précité, le Projet présente toujours les importantes lacunes suivantes :
- a) la notion de « *caméras de surveillance* » n'est pas définie ;
 - b) le libellé de la disposition ne permet pas d'exclure l'intention de placer des dashcams (c'est-à-dire des caméras mobiles au sens de la loi caméras) ;
 - c) les finalités des traitements de données réalisés à l'aide des caméras ne sont pas formulées de manière suffisamment précise (les caméras sont-elles par exemple susceptibles

⁵⁰ Rapport du 4 août 2022, The right to privacy in the digital age, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G22/442/29/PDF/G2244229.pdf?OpenElement>, point 54

⁵¹ Pour un exemple de disposition répondant adéquatement à cette exigence d'efficacité, voy. l'art. 151c de la Loi communale néerlandaise (https://wetten.overheid.nl/BWBR0005416/2017-07-01/#TiteldeelIII_HoofdstukIX_Artikel151c)

d'être utilisées à des fins de contrôle des travailleurs ? Qu'est-ce qui est visé par la finalité relative à la santé et la sécurité des tiers ?) ;

- d) l'habilitation au Gouvernement de « définir » les modalités d'utilisation des caméras méconnaît le principe de légalité ;
- e) la désignation des responsables du traitement n'est pas adéquate au regard des circonstances factuelles⁵² (p.ex. les services d'inspection semblent devoir revêtir la qualité de responsables des traitements de données effectués à des fins de surveillance et de contrôle) ;
- f) les traitements de données à caractère personnel (filmer, enregistrer, consulter, copier, communiquer, etc.) envisagés ne sont pas décrits de manière précise (ce qui rend une désignation du responsable du traitement en fonction des circonstances factuelles, impossible) ;
- g) la conservation des images doit être garantie non seulement durant une période maximale (exprimée de manière à être déterminable même en cas d'infraction ou de contestation), mais également minimale (permettant l'accès de la personne concernée à ses données).

57. L'Autorité ajoute au passage que le rapport de la commission de l'Intérieur du Sénat en 2006⁵³ indiquait très opportunément que tout régime d'exception a pour effet de compliquer l'appréhension, par la personne concernée, des hypothèses dans lesquelles le législateur autorise une ingérence dans ses droits et libertés par le traitement de ses données, de sorte qu'un tel régime doit être évité dans toute la mesure du possible.

58. Or, en l'espèce, un tel évitement est non seulement possible, mais – comme déjà dit par l'Autorité – particulièrement souhaitable.

59. Par conséquent, l'Autorité estime que **l'art. 73 du Projet ne peut en aucun cas fonder l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance dans les transports publics wallons et qu'il doit donc être omis du Projet**. Cela ne signifie pas que de telles caméras ne peuvent pas être installées et utilisées dans ces véhicules, mais uniquement qu'elles doivent l'être sur base et dans le respect de la loi caméras. C'est d'ailleurs ce qui explique que de telles caméras de surveillance sont déjà installées dans les véhicules de l'OTW⁵⁴.

⁵² En effet, tant le Comité européen à la protection des données que l'Autorité insiste sur la nécessité d'approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle. Voir : Comité européen à la protection des données, Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR, version 1.0, adopted on 02 september 2020, p 10 et s (https://edpb.europa.eu/our-work-tools/public-consultations-art-704/2020/guidelines-072020-concepts-controller-and-processor_en) et Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du Règlement EU 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) et quelques applications spécifiques aux professions libérales telles que les avocats*, p.1 (https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions_RT_ST.pdf).

⁵³ Doc. parl. Sénat, 3-1413/1, 18 avril 2006 (https://www.senate.be/www/?Mival=index_senate&MENUID=25400&LANG=fr)

⁵⁴ Voy. https://www.letec.be/View/Politique_de_confidentialite_du_TEC/1232

II.4. Conclusion

60. L'Autorité constate que, dans la mesure où le Projet vise à encadrer des traitements de données relatives à des infractions et des amendes administratives, ainsi que la vidéosurveillance des usagers des transports publics wallons, **les art. 72 et 73 du Projet comportent des lacunes insurmontables en termes de respect du principe de légalité**. Ceci est particulièrement regrettable en ce qui concerne l'art. 73, dès lors que le caractère insuffisant de l'encadrement législatif des traitements de données avait déjà été relevé par l'Autorité dans son avis n°[103/2025](#) qui avait déjà renvoyé le demandeur vers la [brochure](#) relative à la pratique d'avis du SAA.
61. Si d'aventure l'Autorité devait être appelée à rendre un avis sur une troisième version de ce Projet (prévoyant toujours des traitements de données impliquant une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées) et que ce dernier devait conserver la forme d'une « *clause générale* »⁵⁵, le demandeur (accompagné du DPO associé à la rédaction du Projet) sera invité à s'expliquer quant aux raisons pour lesquelles il persiste à n'accorder qu'une attention aussi faible à l'encadrement d'une intrusion aussi importante dans la sphère privée des individus et, par voie de conséquence, à gaspiller de la sorte les maigres ressources de l'Autorité.
62. Afin d'éviter d'en arriver là, l'Autorité rappelle au demandeur qu'il lui est loisible de se faire assister par un centre de recherche universitaire ou un prestataire externe spécialisé en « *e-government* » pour la reformulation des dispositions relatives à des traitements de données à caractère personnel.

PAR CES MOTIFS,

L'Autorité est d'avis que:

1. La délégation au Gouvernement doit être formulée de manière précise et être limitée à l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur (**considérant no 13**) ;
2. Les finalités des traitements de données auxquels le Projet donne lieu doivent être énoncées de manière exhaustive (sans indiquer « notamment ») et être libellées de manière claire et précise (**considérants nos 16 – 24**) ;
3. Les catégories de personnes concernées, les catégories de données, les accès à d'autres banques de données et la durée de conservation des données doivent être formulées de

⁵⁵ Ne tenant aucun compte des nombreux exemples cités dans le présent avis.

manière exhaustive (sans indiquer « notamment ») et être libellées de manière claire et précise (**considérants nos 25 – 30**) ;

4. Les commentaires d'articles doivent être rédigés avec une plus grande attention (**considérants nos 27 et 42**) ;
5. Les délais de conservation (maximaux) des données à caractère personnel doivent être reformulés en tenant compte des différentes finalités (**considérant no 30**) ;
6. Il convient de s'abstenir de recopier des dispositions adoptées avant les développements jurisprudentiels les plus récents (**considérant no 33**) ;
7. Les éléments essentiels des traitements de données effectués en vue de la constitution, de l'alimentation, de la mise à jour et de la consultation de la banque de données des amendes administratives doivent être déterminés dans le Projet (**considérants nos 34 - 42**) ;
8. Le caractère nécessaire et proportionné de la force probante accordée au procès-verbaux établis par les agents constatateurs doit être démontré dans le commentaire de l'art. 57 du Projet (**considérant no 44**) ;
9. Il convient d'indiquer clairement dans le commentaire de l'art. 73 du Projet que « *cette disposition ne déroge pas à l'obligation de déclaration des caméras installées dans les véhicules de l'OTW auprès des services de police* » (**considérant no 49**) ;
10. Les observations formulées dans l'avis n°[103/2025](#), restent entièrement applicables au Projet (**considérants nos 53 - 59**) ;
11. Les art. 72 et 73 du Projet comportent des lacunes insurmontables en termes de respect du principe de légalité qui doivent être comblées (**considérants nos 59 - 60**).



Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
Alexandra Jaspar, Directrice



AVANT-PROJET DE DÉCRET

du ... 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 oeuvre 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'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 transports⁽¹⁾.

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.

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 ;
- Concerter 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^{er} 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 15/09/1976⁽²⁾. Ces infractions ne sont pas li-

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

mitées 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 1946 ⁽³⁾ sanctionne de peines d'emprisonnement et d'amende pénale ces délits.

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 36^{ter} et 36^{quater} 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 juridiquement ⁽⁴⁾.

Par conséquent,

1) pour les incivilités et fraudes commises par le public en lien avec les services ou infrastructures/équipements d'autres opérateurs ⁽⁵⁾ 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 4/02/1999 ⁽⁶⁾. Elles sont sanctionnées pénalement par l'arrêté-loi du 30/12/1946 mais l'article 36^{bis} du décret laisse la possibilité au Gouvernement de les sanctionner par des amendes administratives puisque cet article 36^{bis} 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.

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

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.

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.

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 1^{er}. (...) »

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 caméras, sous 1° et 3°.

En effet, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) dispose de services d'inspection propres, consacrés par voie décrétales. 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.

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 justifiées comme suit :

Les définitions suivantes ne sont pas reprises :

- L'OTW (1^o/1) : cette définition ne présente aucune utilité puisque l'article 1^{er} du décret explique cette abréviation ;
- Le règlement européen n°1073/2009 (1^o/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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : 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^o) : le numéro du règlement visé (n°1370/2007) a été ajouté pour plus de clarté ;
- Groupe TEC (4^o) : 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^o, devenu 6^o) : le Groupe TEC est devenu l'OTW ;
- Autorité organisatrice de transport (14^o, devenu 7^o) : le Gouvernement a créé au sein de l'administra-

tion 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 31*bis* 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 33^{ter} 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 36^{bis} 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 36^{ter} et 36^{quater}. 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 sanctionneur. 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 insolvables. 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 36^{ter} 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 ministé-

rielle 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 36^{quater} §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 36^{quater} §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 IV^{ter}, 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 36^{quinquies} 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 oeuvre dans le cadre de l'exécution du décret reposent notamment sur la base juridique prévue à l'article 6, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, f), du RGPD, sous réserve de la mise en balance requise entre cet intérêt et les droits et libertés fonamen-

taux 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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 oeuvre 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 36^{ter} et 36^{quater}.

AVANT-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 oeuvre 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 2*bis*, rédigé comme suit :

« Art. 2*bis*. 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 5*bis*, §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 5*ter*, 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 5*quinqüies*, §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 5*septies* et 5*octies*, 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 9*ter*, 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 2*bis* ; » ;

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 1^{er} 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 33^{ter} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 33^{ter}. 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 IV^{bis} 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 36^{bis}, 36^{ter} et 36^{quater}.

Art. 28

Au chapitre IV^{bis}, dans la section I^{re}, du même décret, l'article 36^{bis}, 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 36^{ter}, modifié par le décret du 6 décembre 2007, et l'article 36^{quater}, inséré par le décret du 6 décembre 2007, sont abrogés.

Art. 30

Le chapitre IV^{bis} 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 IV^{bis}, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/1 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/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 33^{ter}, y compris lorsqu'un véhicule est impliqué. ».

Art. 32

Dans le même décret, au chapitre IV^{bis}, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/2 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/2. §1^{er}. Le Gouvernement peut établir des amendes administratives contre les infractions visées à l'article 36^{quater}/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 36^{quater}/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 IV^{bis}, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/3 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/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 1^{er} ne peut excéder trois ans.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 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 442^{bis} 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 33^{ter}.

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 36^{quater}/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 IV^{bis}, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/4 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/4. §1^{er}. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui constatent les infractions visées à l'article 36^{quater}/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 IV^{bis}, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/5 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/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 33^{ter}, 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 IV^{bis}, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/6 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/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 33^{ter}, 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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/7 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/7. Lors de la constatation d'une des infractions visées à l'article 36*quater*/1, les agents constatateurs visés à l'article 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/8 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/8. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui peuvent infliger les amendes et les mesures administratives visées à l'article 36*quater*/2, §2 et à l'article 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/9 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/10 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/11 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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'auto-

rité 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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/12 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/12. La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours visé à l'article 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/13 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/14 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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 36*quater*/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 IV*bis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/15 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/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 IV*ter*, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012, est renommé « Chapitre IV-*ter*. Données à caractère personnel ».

Art. 47

Dans le même décret, l'article 36*quinquies*, 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. 36*quinquies*. §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 IV^{ter}, dans le même décret, il est inséré un nouvel article 36^{quinquies}/1, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quinquies}/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 31^{bis} 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 1^{er}.

Namur, le 21 mai 2026.
Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,
ADRIEN DOLIMONT

Le Ministre de la Mobilité,
FRANÇOIS DESQUESNES



AVIS

Mob.26.01.AV

**Avant-projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989
relatif au service de transport public de personnes en Région
wallonne**

Avis adopté le 04/05/2026

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 19
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur : François DESQUESNES, Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

Date de réception de la demande : 23/04/2026

Délai de remise d'avis : 04/05/2026 (10 jours)

Préparation de l'avis : Le Pôle a entendu M. Emmanuel THIRY et Mme Daphné WOUTERS (Cabinet DESQUESNES), Mme Florence LIGOT (OTW) et M. Martin DUFLOU (AOT) lors d'une réunion Teams tenue le 28/04/2026.

Brève description du dossier :

La révision proposée du décret du 21 décembre 1989 a pour objectifs de :

- Responsabiliser l'OTW en augmentant son autonomie et sa flexibilité pour une utilisation plus efficiente des moyens qui lui sont alloués, par le biais d'une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement (dans son rôle d'Autorité compétente au sens du Règlement européen 1370/2007), l'Administration (dans son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports) et l'OTW.

L'autonomie opérationnelle accrue de l'OTW porte notamment sur les décisions concernant :

- la fixation des tarifs (avec un cadrage des régimes de réduction et gratuité) ;
- la définition de l'offre via son plan de transport ;
- la transmission à l'AOT de ses besoins en infrastructures ;
- la définition et l'approbation de son programme pluriannuel d'investissements en matière d'infrastructures de transport public ;
- les cahiers des charges des marchés de sous-traitance.

Les missions de l'AOT sont revues avec :

- une concentration sur la définition des liaisons structurantes de transport public et des mobipôles (avec remise d'avis non contraignants à l'OTW sur l'offre structurante) ;
- une association directe aux travaux d'élaboration du CSP, qui définira les OSP de l'OTW ;
- une réorientation sur l'organisation et la facilitation de la collaboration entre les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW.

Parallèlement, les bassins de mobilité et les OCBM sont supprimés, les concertations avec les parties prenantes locales étant organisées par l'OTW pour les projets spécifiques et par l'administration pour des aspects plus généraux, et ce en accord avec la consultation prévue dans le décret du 01/04/2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité (qui sera revu).

- Mettre à jour le cadre légal concernant les fraudes et les incivilités sur le réseau TEC
 - en s'inspirant des législations applicables aux sanctions administratives communales, à la STIB et à la SNCB ;
 - en traitant trois volets : la détermination des faits infractionnels, la surveillance par caméras et les sanctions applicables.

Le décret sera suivi d'un arrêté d'exécution qui établira les infractions et les incivilités et les répartira en quatre catégories selon leur niveau de gravité.

- Nettoyer et actualiser le texte en apportant des corrections de forme, en renforçant la cohérence du décret consolidé, en faisant concorder la législation avec la pratique et en clarifiant certaines dispositions.

Bien que le Pôle accueille favorablement certaines modifications du décret du 21 décembre 1989 introduites par cet avant-projet de décret adopté en 1^{ère} lecture par le Gouvernement wallon le 16 avril 2026, et notamment sa simplification, il déplore la disparition des espaces de concertation existants sans proposition de solutions alternatives immédiates.

Le Pôle a également différentes considérations à faire valoir dans une logique constructive sur certains éléments de cet avant-projet de décret qui mériteraient d'être précisés ou accompagnés. Elles ne visent pas à remettre en cause le dispositif, mais à contribuer à sa lisibilité, à son équilibre et à sa bonne articulation avec les besoins des usagers, des entreprises et des territoires.

Le Pôle craint notamment que l'autonomie accordée à l'OTW se fasse au détriment des usagers et préconise l'intégration de garde-fous pour s'assurer de l'alignement entre les modifications qui seront apportées à l'offre fournie par l'OTW et son obligation de service public.

Concernant la procédure de consultation

Le Pôle déplore avant tout le peu de temps qui lui a été laissé pour se prononcer sur ce projet de texte qui, doublé de sa traduction concrète dans le contrat de service public révisé liant la Wallonie à l'OTW (CSP), peut impacter sensiblement l'organisation et l'offre de transport public en Wallonie.

Il aurait souhaité avoir l'opportunité de mener une réflexion plus aboutie sur la question et pouvoir à tout le moins l'appuyer utilement sur la note d'orientation relative à la révision du contrat de service public de l'OTW, qui aurait dû lui être transmise comme suite à sa rencontre avec le représentant du Ministre en date du 26 janvier. Certaines interrogations du Pôle auraient ainsi pu être levées s'il avait été associé, ou à tout le moins informé, à propos des articulations prévues entre l'avant-projet de décret et le projet de CSP.

Dans ce contexte, il est difficile pour le Pôle d'évaluer les mesures sans pouvoir en estimer la portée globale, et d'appréhender clairement les futures responsabilités de l'OTW/LETEC, son degré d'autonomie, ainsi que son articulation avec le Gouvernement et l'AOT, sans avoir pu prendre complémentaiement connaissance des axes du CSP, dont le projet a été approuvé récemment par le Gouvernement et doit encore l'être en mai par le Conseil d'administration de LETEC.

Dans cette optique, le Pôle estime qu'une présentation du futur CSP devant le Pôle Mobilité serait opportune afin de permettre un examen global et équilibré du dispositif.

Dans le même ordre d'idées, le Pôle regrette que la réforme du décret supprime les organes de consultation des bassins de mobilité (OCBM), sans préciser des nouvelles modalités de concertation, lesquelles sont renvoyées à la révision ultérieure d'un autre décret, celui du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. Le Pôle estime que la révision du décret de 2004 devrait être concomitante avec l'avant-projet en objet afin d'assurer la pérennité des dispositifs de concertation existants et de les améliorer.

Le Pôle estime qu'il y aurait également eu lieu d'organiser un débat et une concertation en disposant de l'ensemble des éléments pertinents permettant de se prononcer en connaissance de cause. Dès lors qu'une modification d'un autre décret relatif à la concertation et à la consultation a été annoncée, il serait souhaitable qu'elle puisse également être présentée au Pôle Mobilité.

Cela n'empêche toutefois pas le Pôle d'émettre dès à présent certaines réflexions à ce propos.

Concernant la concertation avec les parties prenantes

L'avant-projet de décret prévoit la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation des pouvoirs locaux. Ces organes, bien que perfectibles, constituaient la colonne vertébrale de la consultation en matière de transport public.

L'exposé des motifs mentionne que « *la consultation des parties prenantes est prévue dans le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité* ». Or, la consultation prévue par ce décret ne concerne que les documents liés à la stratégie en matière de mobilité (notamment la Vision FAST et la SRM), les PUM, les PCM, et la politique cyclable (plan d'actions Wallonie Cyclable). Le plan de transport de l'OTW ou son contrat de service public n'y sont pas mentionnés.

Le Pôle estime que les parties prenantes doivent être consultées *a minima* sur le contrat de service public et le plan de transport, en se calquant sur ce qui se fait au niveau fédéral en matière ferroviaire avec le Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires. Il demande dès lors que le décret du 1^{er} avril 2004 soit modifié pour y inscrire la consultation du Pôle Mobilité du CESE Wallonie sur les projets de contrat de service public et de plan de transport de l'OTW. En outre, le Pôle demande que les communes soient systématiquement consultées par l'OTW concernant les modifications du plan de transport et qu'elles puissent soumettre des demandes d'adaptation du plan de transport compte tenu des réalités et évolutions locales.

La coordination des communes et des acteurs en charge de la planification et de la mise en œuvre des politiques de transport et de mobilité est essentielle et doit pouvoir être réalisée tant en termes de planification que de mise en œuvre. Le Pôle tient à rappeler l'importance d'une concertation approfondie entre les communes et l'OTW. Il est essentiel que l'avis des communes soit réellement pris en compte, celles-ci étant les mieux placées pour appréhender les spécificités de leur territoire.

Les communes jouent un rôle clé dans la mise en œuvre de la stratégie régionale de mobilité, notamment en matière d'infrastructures. Les solutions de rabattement, telles que les cheminements vers le réseau structurant de transports en commun via les modes actifs, nécessitent une planification anticipée. Il est donc impératif que les communes soient informées suffisamment à l'avance : plusieurs mois pour les aménagements temporaires et plusieurs années pour les aménagements définitifs. La programmation efficace des investissements communaux repose sur une information précoce et une concertation étroite entre les communes et les autres acteurs de la mobilité, dont l'OTW.

Répondre aux objectifs de la Vision FAST 2030 (part modale de la voiture de 60% (72,8% en 2024¹) et du bus de 10% (6,4% en 2024)) requiert une approche fondamentalement intermodale. Les transports collectifs régionaux sont un maillon essentiel des chaînes de déplacement intermodales. Ils ne pourront réellement stimuler un transfert modal que s'ils sont soutenus par des solutions de mobilité durable comme la mobilité active, la mobilité partagée et la micromobilité, qui sont largement encouragées par les pouvoirs locaux. De façon symétrique, les initiatives communales ne pourront tendre vers les résultats espérés que si elles sont complémentaires à un réseau de transport public efficient. L'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés, au travers de ses missions telles que décrites dans le livret mission du SPW Mobilité et Infrastructures (version du mois d'octobre

¹ <https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-de-mobilite-regionale-wallonne/tableau-de-bord-de-la-mobilite.html>

2025)², a un rôle essentiel à jouer dans la coordination des services de mobilité développés à différentes échelles (communales, régionales et fédérales).

Le Pôle comprend la volonté de limiter le présent décret au transport public mais regrette la suppression de bassins de mobilité et des OCBM. L'exposé des motifs précise que « *des concertations plus générales seront initiées par l'administration* ». Le Pôle demande quelles seront les modalités de ces concertations. A ce titre, il estime nécessaire de modifier en conséquence et sans délai le décret de 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité afin d'assurer la pérennité des dispositifs existants et largement mentionnés par ailleurs, notamment dans la SRM (II. 4. Déclinaison de la stratégie régionale au sein des bassins de mobilité). Il serait également opportun d'y préciser le rôle de l'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés eu égard aux considérations ci-dessus.

En outre, l'article 7 de l'avant-projet de décret prévoit que « *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.* ».

Les communes ne pourront donc plus s'exprimer lors de l'Assemblée Générale de l'OTW. Afin d'assurer une prise en compte suffisante de leur avis, le Pôle juge nécessaire de créer et/ou de renforcer la concertation concernant la mobilité collective, tant au niveau opérationnel (avec l'OTW) que stratégique (avec l'AOT). Une structuration sur la gouvernance de la mobilité doit trouver une solution pragmatique, dans le cadre de la modification envisagée, laquelle peut d'emblée prévoir une modification du décret de 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité.

Dès lors que l'OTW serait amené en vertu de l'article 9 à organiser des consultations des parties prenantes locales (communes et usagers) dans le cadre de projets spécifiques, mais selon des modalités laissées à sa libre appréciation, il paraît important de clarifier les processus de consultation des communes et des usagers et de faire en sorte que ces consultations soient structurées, transparentes et représentatives des réalités de terrain.

D'une part, la représentation des usagers étant actuellement peu structurée, le Pôle appelle le Gouvernement wallon et l'OTW à soutenir davantage cette structuration en vue de s'assurer d'un alignement optimisé entre l'offre et la demande.

D'autre part, la concertation avec les communes, qui doit porter sur des éléments très divers (offre, infrastructure, mobilier urbain, ...) est d'autant plus cruciale dans un contexte budgétaire extrêmement contraint à tous les niveaux de pouvoir.

Enfin, le Pôle considère que les entreprises devraient également pouvoir être associées lorsque les projets concernent la desserte des zones d'activités économiques, la mobilité des travailleurs ou l'évolution de l'offre existante. Leur consultation permettrait de mieux identifier les besoins, les contraintes opérationnelles et les impacts potentiels des adaptations envisagées.

Concernant le plan de transport de l'OTW

L'article 9 de l'avant-projet de décret stipule que 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* ». L'article 42 spécifie que les modalités relatives au plan de transport devront être précisées dans le contrat de service public.

² <https://mobilite.wallonie.be/files/2025.10%20-%20Missions%20SPW%20MI.pdf#page=12>

Le Pôle relève que le Ministre et l'AOT conserveront une capacité d'action dans le cadre des négociations autour du contrat de service public, mais n'auront plus de moyens d'action sur l'offre en dehors de cette période. L'article 37 de l'avant-projet de décret, qui définit les missions de l'AOT, spécifie en effet que l'AOT « *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* ». Cela signifie que l'OTW peut, de manière unilatérale, modifier ou supprimer un service, tant que cela est autorisé dans le cadre de son contrat de service public. En outre, aucune consultation n'est fixée pour les liaisons non structurantes : l'avant-projet de décret mentionne bien la nécessité de consulter les acteurs locaux, mais sans prévoir les modalités de cette consultation.

Le Pôle estime que cette approche manque de garde-fous, induisant un risque important sur la continuité du service public. Il demande que l'ajout, la suppression ou la modification d'une ligne fasse l'objet d'une validation de l'AOT et des pouvoirs locaux au regard de la politique multimodale d'accessibilité.

Enfin, le Pôle accueille favorablement la disposition reprise à l'article 9 selon laquelle l'OTW a pour mission « *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, notamment, en vue de concrétiser les objectifs d'intermodalité fixés* ». Le Pôle souligne en particulier l'importance du suivi des indicateurs clés de performance afin de s'assurer de la réalisation des objectifs fixés dans le cadre du contrat de service public (tel que stipulé dans l'article 42 de l'avant-projet de décret).

Concernant la politique tarifaire

L'article 9 du présent avant-projet de décret stipule que l'OTW a pour mission « *2° de définir la politique commerciale applicable aux transports publics de personnes et de définir les structures tarifaires* ».

En outre, l'article 10 précise les publics pour lequel une réduction **peut** s'appliquer. Il précise également que « *le contrat de service public ou à défaut l'OTW précise les catégories d'usagers, les modalités et les conditions visées à l'alinéa précédent. 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.* »

Pour le Pôle, il est impératif que les réductions tarifaires et les catégories d'usagers associées soient définies dans le contrat de service public.

Il demande dès lors, au niveau de l'article 10, la suppression de la mention « *ou à défaut l'OTW* », et suggère que la formulation « *L'OTW peut appliquer* » soit remplacée par « *L'OTW doit appliquer* ». Le Pôle demande notamment que certains tarifs soient « régulés » dans le cadre du contrat de service public de l'OTW, de manière analogue au contrat de service public ferroviaire.

En outre, le Pôle estime que les modalités d'indexation devraient être incluses dans le contrat de service public ou, éventuellement, dans un arrêté ministériel, et non dans un décret.

L'article 10 de l'avant-projet de décret liste les catégories d'usagers bénéficiant de la gratuité, parmi lesquelles « *c) les personnes malvoyantes ou non voyantes, ainsi que leur accompagnateur* ».

Or, jusqu'à présent, LETEC offre la gratuité pour l'accompagnant de la personne en situation de handicap (tout comme les autres opérateurs de transport en Belgique) ainsi qu'un service TPMR gratuit pour le possesseur d'une carte pour malvoyant ou non voyant et pour l'accompagnateur d'une personne en situation de handicap disposant de la carte accompagnateur gratuit³ ou d'une attestation de l'AVIQ.

Pour le Pôle, le nouvel article 2/4, 3°, c) du décret inséré par l'article 10 de l'avant-projet de décret devrait être décliné en deux points distincts :

- les personnes malvoyantes ou non voyantes, ainsi que leur accompagnateur ;
- les accompagnateurs des personnes en situation de handicap disposant de la carte « accompagnateur gratuit ».

Concernant le Contrat de Service Public de l'OTW

L'article 42 de l'avant-projet de décret précise les éléments devant figurer « au minimum » dans le contrat de service public. Le Pôle accueille favorablement cet élargissement, qui permet une plus grande flexibilité.

Comme stipulé dans l'avant-projet en objet (article 37), le contrat de service public est élaboré avec le Gouvernement, et le suivi et le contrôle de l'exécution du contrat sont assurés par l'AOT.

Pour le Pôle, l'évolution de l'autonomie de l'OTW pourrait utilement s'accompagner d'un mécanisme de responsabilisation et d'évaluation. Un tel mécanisme permettrait de suivre l'évolution de la qualité du service fourni, de la performance globale de l'offre et de la réponse apportée aux besoins des usagers. Il contribuerait également à objectiver les effets des marges de manœuvre supplémentaires accordées à l'OTW. Le Pôle estime que ce suivi doit se faire sur base de KPI, avec des objectifs chiffrés et datés contraignants, et que les résultats de l'opérateur doivent être rendus publics.

Un processus de remédiation devrait être prévu en cas de non atteinte par l'OTW des objectifs fixés.

Concernant un service minimal, la mobilité des travailleurs et autour des parcs d'activités économiques

Le Pôle entend que l'OTW est appelé à amener des propositions en matière de service minimum pour l'année prochaine. Il estime qu'une attention particulière pourrait être portée au maintien d'un service minimal pertinent pour tous, y compris dans les parcs d'activités économiques.

Cette question est étroitement liée aux enjeux de mobilité des travailleurs. Une offre de transport en commun adaptée peut contribuer à améliorer l'accessibilité des lieux d'emploi, à accompagner le redéploiement économique et industriel de la Wallonie, ainsi qu'à réduire progressivement la dépendance automobile en adéquation avec les objectifs poursuivis par la Vision FAST.

Dans cette perspective, les évolutions de l'offre, notamment en cas d'adaptation ou de suppression de lignes, gagneraient à être suffisamment objectivées, notamment lorsqu'elles concernent des zones d'activités économiques.

³ La Carte Accompagnateur Gratuit est uniquement accessible pour les voyageurs domiciliés en Belgique correspondant au minimum à un des critères suivants : une réduction d'autonomie d'au moins 12 points selon le guide pour l'évaluation du degré d'autonomie, une invalidité permanente ou incapacité de travail d'au moins 80%, une invalidité permanente découlant immédiatement des membres inférieurs et occasionnant un taux d'invalidité de minimum 50%, une paralysie totale ou amputation des membres supérieurs, une allocation d'intégration catégorie 3 ou supérieure, une cécité à 90% ou complète, ou une réduction d'autonomie d'au moins 4 points pour le pilier 1 de l'échelle médico-sociale ou 12 points au total. (source : SNCB)

Concernant les conventions avec les entreprises et l'équilibre entre acteurs

La possibilité de conclure des conventions entre le TEC/OTW et les entreprises situées dans les parcs d'activités économiques, qui est apparemment prévue dans la proposition de CSP révisé adoptée par le Gouvernement, constitue une piste qui mérite d'être examinée avec attention.

Elle pourrait contribuer au développement de l'offre, pour autant qu'elle s'articule avec le maintien d'un service minimal relevant du service public et qu'elle préserve un équilibre avec les acteurs privés du secteur, notamment au regard des règles de concurrence.

Par ailleurs, une prise en charge totale des coûts par les entreprises pourrait soulever des questions. Une participation partielle pourrait, le cas échéant, être étudiée comme piste d'équilibre.

Concernant la prise en compte de la nouvelle loi communale en matière de surveillance

Dans la suite des considérations détaillées qu'il avait formulées dans son avis Mob.25.03 du 11 septembre 2025 sur le volet « mobilité » de l'avant-projet de décret-programme, le Pôle tient à s'assurer que les missions confiées à l'OTW en matière de surveillance des incivilités et des fraudes ne viennent pas empiéter sur le champ du maintien de l'ordre public visé par l'article 135 de la nouvelle loi communale, qui reste de compétence strictement communale dans son application concrète.



Cour des comptes

Monsieur François Desquesnes

Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
Rue d'Harscamp, 22
5000 Namur

Personne de contact:
Frédéric Renaux

Rue de la Régence 2
B-1000 Bruxelles

T +32 2 551 84 45
renauxf@ccrek.be

Votre lettre du
23 avril 2026

Votre référence
FD/MP/DW/ET/yl/2026
-0443

Notre référence
F1-3.742.830-L1

Date
28 avril 2026

Demande d'avis

Monsieur le Vice-Président,

La Cour des comptes prend acte de l'intention du gouvernement wallon d'inclure un représentant désigné par la Cour au sein du collège de commissaires aux comptes auprès de l'opérateur de transport de Wallonie (OTW).

La Cour signale également que, par souci de cohérence avec les articles 97/1 et 103, §2, alinéa 4, du décret WBFIn du 15 décembre 2011, tels que modifiés par les articles 27 et 28 du décret-programme du 26 mars 2026, il serait préférable de remplacer les mentions de « comptes annuels », à l'article 29 de l'avant-projet de décret, par les termes de « compte général ».

Par ordonnance :

Alain Bolly
Greffier en chef

La Cour des comptes :

Florence Thys
Présidente



AVANT-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 Wallo-

nie (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 oeuvre 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 TEC 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 transports⁽¹⁾.

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.

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 ;
- Concerter de façon régulière les parties prenantes locales.

L'exercice de certaines missions sera renforcé dans le contrat de service public ou à défaut par l'OTW 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^{er} 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.

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

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 15/09/1976 ⁽²⁾. 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 1946 ⁽³⁾ sanctionne de peines d'emprisonnement et d'amende pénale ces délits.

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 36^{ter} et 36^{quater} 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 juridiquement ⁽⁴⁾.

Par conséquent,

1) pour les incivilités et fraudes commises par le public en lien avec les services ou infrastructures/équipements d'autres opérateurs ⁽⁵⁾ que l'OTW :

Les infractions restent décrites au Titre II de l'AR du 15/09/1976, sont constatées par la police et pourraient l'être par les inspecteurs de l'administration sur base du décret du 4/02/1999 ⁽⁶⁾ et sont sanctionnées pé-

nalement par l'arrêté-loi du 30/12/1946, tout en laissant la possibilité au Gouvernement de les sanctionner par des amendes administratives puisque l'article 36^{bis} du décret du 21/12/1989 ne limite pas son champ d'application aux infractions commises en lien avec les services de l'OTW et ne sera abrogé qu'en ce qui concerne les services de l'OTW (voir ci-dessous).

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.

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.

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.

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.

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 1^{er}. (...)

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 caméras, sous 1° et 3°.

En effet, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) dispose de services d'inspection propres, consacrés par voie décrétable. 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 des-

tinataires 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.

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

La structure du décret est modifiée afin de placer les définitions en début de décret.

Article 3

Cet article permet de placer les définitions en début de décret afin de respecter les recommandations législatives du Conseil d'Etat. Sur le contenu des définitions, les modifications suivantes sont apportées et justifiées comme suit :

Les définitions suivantes de l'ancien article 1*bis* ne sont pas reprises au nouvel article 1 :

- L'OTW (1°/1) : cette définition ne présente aucune utilité puisque l'article 2/1 du décret révisé 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 de l'ancien article 1*bis* sont modifiées au nouvel article 1 :

- 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 ;
- 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 4

En conséquence du placement des définitions en début de décret, dans un nouveau chapitre 1^{er} contenant le nouvel article 1^{er} du décret du 21/12/1989, cet article renumérote le chapitre 1^{er} en chapitre 2.

Article 5

Cet article renomme l'intitulé de la première section de l'ancien chapitre 1^{er}, nouveau chapitre 2.

Article 6

Cet article abroge les articles 1^{er}, 1^{er}*bis* et 2 dont le contenu est respectivement repris et partiellement modifié dans le nouvel article 2/1, dans les nouveaux articles 1^{er} et 2/2, al.2 et dans le nouvel article 2/3.

Article 7

Cet article reprend en le modifiant l'ancien article 1^{er}.

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

Article 8

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 9

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 10

Cet article 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 31*bis* 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 11

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 12

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 13

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 14

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 15

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 16

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 17

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 18

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 19

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 20

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 21

Cet article renumérote la sous-section en conséquence de l'abrogation des sous-sections 5 et 6.

Article 22

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 23

Cet article renumérote la sous-section en conséquence de l'abrogation des sous-sections 5 et 6.

Article 24

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

Article 25

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 26

Cet article introduit une numérotation conforme aux recommandations du Conseil d'Etat.

Article 27

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 28

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 29

Cet article se calque sur la pratique actuelle.

Article 30

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

Article 31

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

Article 32

Cet article renumérote le chapitre suite à l'introduction d'un nouveau chapitre premier par l'article 2.

Article 33

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

Article 34

Cet article implique l'abrogation des 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. Les anciennes sociétés visent la

SRWT, le TEC Brabant wallon, le TEC Liège-Verviers, le TEC Hainaut, le TEC Charleroi et le TEC Namur-Luxembourg.

Article 35

Le numéro d'article 18, abrogé en 2018, est réutilisé pour maintenir dans le droit la reprise des droits et obligation 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 36

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 37

Cet article modifie les missions d'Autorité organisatrice de transport :

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 38

Cet article renumérote le chapitre suite à l'introduction d'un nouveau chapitre premier par l'article 2.

Article 39

Afin de garantir une cohérence et un confort de lecture, cet article est renuméroté.

Article 40

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 41

Afin de garantir une cohérence et un confort de lecture, cet article est renuméroté.

Article 42

1°

Cela 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.

2°

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.

3°

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

4°, 5°

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

6°

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.

7°

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

8°

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.

9°

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

Article 43

Afin de garantir une cohérence et un confort de lecture, cet article est renuméroté.

Article 44

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 45

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 33^{ter} (devenu article 21) 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 46

Cet article renumérote le chapitre suite à l'introduction d'un nouveau chapitre premier par l'article 2.

Article 47

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 48

Afin de garantir une cohérence et un confort de lecture, cet article est renuméroté.

Article 49

Cet article abroge le fondement juridique des amendes administratives actuelles vis-à-vis des services de l'OTW uniquement car les articles suivants y seront consacrés de manière détaillée. L'article 36^{bis} 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 50

Cet article abroge les articles 36^{ter} et 36^{quater}. Ils sont remplacés par les dispositions prévues à la section 2. Cela sera sans impact sur les autres opérateurs, car ces articles sont limités aux agents de l'OTW.

Article 51

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 2, introduite par cet article, concerne uniquement l'OTW.

Article 52

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 53

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 54

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 55

Cet article reprend, en l'adaptant, l'article 36^{ter} 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 56

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 57

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 58

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 59

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 60

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

Article 61

Cet article reprend l'article 36^{quater} §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 62

Le premier paragraphe reprend l'article 36^{quater} §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 63

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 64

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 65

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 66

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 67

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

Article 68

Cet article renumérote le chapitre suite à l'introduction d'un nouveau chapitre premier par l'article 2, d'un nouveau chapitre 4 par l'article 36 et à l'abrogation du chapitre IV^{ter} par l'article 67.

Article 69

Afin de garantir une cohérence et un confort de lecture, cet article est renuméroté.

Article 70

Afin de garantir une cohérence et un confort de lecture, cet article est renuméroté.

Article 71

Cet article introduit une section destinée 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 »).

Article 72

Cet article pour objectif d'assurer la mise en conformité du décret avec les exigences du RGPD.

Les traitements de données à caractère personnel mis en oeuvre dans le cadre de l'exécution du décret reposent notamment sur la base juridique prévue à l'article 6, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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, §1^{er}, 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 73

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. Le commentaire de l'article 69 vaut également pour cet article.

Article 74

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 sup-

pression des organes de consultation des bassins de mobilité. L'article 42 est redondant avec le nouvel article 18.

Dispositions transitoires

Article 75

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 76

L'article 10 introduisant l'article 2/4 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.

Article 77

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 78

Cet article prévoit une entrée en vigueur rapide. L'entrée en vigueur du chapitre 5 relatif à la surveillance et à la sanction des incivilités et des fraudes des usagers et du public sera fixée par le Gouvernement afin que l'arrêté définissant les infractions soit adopté et que le système de surveillance et de sanction soit complet et cohérent, ceci devant être fait simultanément à l'abrogation des articles 36*ter* et 36*quater*.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

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, les modifications suivantes sont apportées :

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

Art. 2

Dans le même décret, il est inséré un nouveau chapitre 1^{er} dont l'intitulé est rédigé comme suit :

« Chapitre 1^{er}. Définitions ».

Art. 3

Dans le nouveau chapitre premier introduit par l'article 2, dans le même décret, un nouvel article 1^{er} est inséré, rédigé comme ce qui suit :

« Art. 1^{er}. Dans le présent décret, il faut entendre par :

1° Règlement européen : 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° 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° services réguliers spécialisés : les services réguliers qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;

4° les anciennes sociétés d'exploitation : le TEC Brabant wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg, absorbées par l'OTW avec effet au 1^{er} janvier 2019 ;

5° 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, qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie ;

6° 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° autorité organisatrice de transport : le service de l'administration désigné par le Gouvernement et dont les missions sont décrites à l'article 19 ;

8° Schéma de développement du territoire : 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. ».

Art. 4

Dans le même décret, l'ancien chapitre premier devient le chapitre 2.

Art. 5

Dans le chapitre 2, ancien chapitre premier, du même décret, l'intitulé de la section 1 est remplacé par ce qui suit :

« Section 1^{re}. Création et missions ».

Art. 6

Dans le même décret, l'ancien article 1^{er}, l'article 1^{er}*bis* et l'article 2 sont abrogés.

Art. 7

Dans la section 1^{re} du chapitre 2, anciennement chapitre premier, du même décret, il est inséré un article 2/1 rédigé comme suit :

« Art. 2/1. §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. 8

Dans le même décret, dans le chapitre 2, ancien chapitre premier, à la section 1^{re}, il est inséré un article 2/2 rédigé comme suit :

« Art. 2/2. Le Gouvernement est l'autorité locale compétente au sens du Règlement européen.

L'OTW est un opérateur interne au sens du Règlement européen.

Au sens du Règlement européen 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 5. ».

Art. 9

Dans le même décret, dans le chapitre 2, ancien chapitre premier, à la section 1^{re}, il est inséré un article 2/3 rédigé comme suit :

« Art 2/3. 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 oeuvre 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 les installations, le matériel roulant, l'équipement, l'outillage et, en général, tout moyen nécessaire à la réalisation de sa mission ;

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 sa mission ;

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, notamment, 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. 10

Dans le même décret, dans le chapitre 2, ancien chapitre premier, à la section 1^{re}, il est inséré un article 2/4 rédigé comme suit :

« Art. 2/4. 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 et/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 et leurs ayants droit ;

c) les personnes malvoyantes ou non voyantes, ainsi que leur accompagnateur ;

d) 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 précédent.

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. 11

Dans le même décret, l'article 5 est renuméroté article 5/1.

Art. 12

Dans le même décret, l'article 5*bis* est renuméroté article 5/2.

Art. 13

A l'article 5/2, ancien article 5*bis*, au §4, du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, le mot « TEC » et les mots « SRWT » sont remplacés à chaque fois par les mots « l'OTW ».

Art. 14

Dans le même décret, l'article 5*ter* est renuméroté article 5/3.

Art. 15

A l'article 5/3, ancien article 5*ter*, aux paragraphes 1^{er} et 3, du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, le mot « wallon » est abrogé.

Art. 16

Dans le même décret, l'article 5*quater* est renuméroté article 5/4.

Art. 17

Dans le même décret, l'article 5*quinqües* est renuméroté article 5/5.

Art. 18

A l'article 5/5, ancien article 5*quinqües*, §4, du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les mots « des Transports » sont remplacés par les mots « de la Mobilité ».

Art. 19

Dans le même décret, l'article 5*sexies* est renuméroté article 5/6.

Art. 20

Dans le même décret, au chapitre 2, anciennement chapitre premier, à la section 2, les sous-sections 5 et 6 sont abrogées.

Art. 21

Dans le même décret, au chapitre 2, anciennement chapitre premier, à la section 2, la sous-section 7 est renumérotée sous-section 5.

Art. 22

Dans le même décret, au chapitre 2, anciennement chapitre premier, à la section 2, à la sous-section 5, ancienne sous-section 7, l'article 5*nonies* est renuméroté article 5/7.

Art. 23

Dans le même décret, au chapitre 2, anciennement chapitre premier, à la section 2, la sous-section 8 est renumérotée sous-section 6.

Art. 24

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. 25

Dans le même décret, l'article 9 est renuméroté article 9/1.

Art. 26

Dans le même décret, l'article 9*bis* est renuméroté article 9/2.

Art. 27

Dans le même décret, au chapitre 2, anciennement chapitre premier, la section 2/1 est abrogée.

Art. 28

Dans 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. 29

Dans l'article 11 du même décret, l'alinéa 1^{er}, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité, au regard de la réglementation et des statuts, des opérations à constater dans les comptes annuels, 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. 30

Dans le même décret, l'article 13, 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. 31

Dans 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. 32

Dans le même décret, l'ancien chapitre II est renuméroté chapitre 3.

Art. 33

Dans le même décret, au chapitre 3, ancien chapitre II, dans l'intitulé, les mots « sociétés d'exploitation » sont remplacés par les mots « anciennes sociétés ».

Art. 34

Dans le chapitre 3, ancien chapitre II, du même décret, les sections première à 6 sont abrogées.

Art. 35

Dans le chapitre 3, ancien 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. 36

Dans le même décret, il est inséré un nouveau chapitre 4 intitulé « Chapitre 4. De l'autorité organisatrice de transport ».

Art. 37

Dans le même décret, au chapitre 4, il est inséré un nouvel article 19 rédigé comme suit :

« Art. 19. 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° Etablit et publie, pour la Région wallonne, le rapport global annuel conformément à l'article 7, §1, du Règlement européen ;

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 de :

(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. 38

Dans le même décret, l'ancien chapitre III est renuméroté chapitre 5.

Art. 39

Dans le même décret, au chapitre 5, ancien chapitre III, l'article 32 est renuméroté article 20.

Art. 40

Le nouvel article 20, ancien article 32, du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2012, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 20. 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 ar-

rêter 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 prévue à l'article 4.3 du Règlement européen. 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 deux fois. ».

Art. 41

Dans le même décret, au chapitre 5, ancien chapitre III, l'article 33 est renuméroté article 21.

Art. 42

Dans le nouvel article 21, ancien 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}, la phrase introductive du paragraphe est complétée par les mots « au minimum » ;
- 2° dans le paragraphe 1^{er}, 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 » ;
- 3° dans le paragraphe 1^{er}, le 2° est remplacé par ce qui suit :
« 2° la délégation relative aux modalités visées à l'article 2/4 » ;
- 4° dans le paragraphe 1^{er}, au 4°, le mot « accordés » est inséré entre le mot « exclusifs » et les mots « et les paramètres » ;
- 5° dans le paragraphe 1^{er}, le 6° est complété par les mots « liées à la vente des titres de transport entre l'OTW et le Gouvernement » ;
- 6° dans le paragraphe 1^{er}, 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 » ;
- 7° dans le paragraphe 1^{er}, au 11° :
 - a) les mots « , par bassin de mobilité, » sont abrogés ;
 - b) les mots « des lignes essentielles » sont remplacés par les mots « du service » ;
- 8° le paragraphe 1^{er} 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 1^{er} 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 2/3, alinéa 2, 1° ;

16° les objectifs d'intermodalité, visés à l'article 2/3, alinéa 2, 11°. » ;

- 9° 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. 43

Dans le même décret, au chapitre 5, ancien chapitre III, l'article 33^{ter} est renuméroté article 22.

Art. 44

Le nouvel article 22, ancien article 33^{ter} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 22. Le contrat de service public précise dans quelle mesure la sous-traitance peut être envisagée et pour quels services. 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. 45

Dans le même décret, le chapitre IV est abrogé.

Art. 46

Dans le même décret, l'ancien chapitre IV^{bis} est renuméroté chapitre 6.

Art. 47

Au chapitre 6, ancien chapitre IV^{bis}, du même décret, une section 1^{re}, intitulée « Section 1^{re}. En ce qui concerne tous les services réguliers et réguliers spécialisés, à l'exception de ceux organisés par l'OTW », contenant l'article 36^{bis}, est insérée.

Art. 48

Dans le même décret, l'ancien article 36^{bis} est renuméroté article 23.

Art. 49

Au chapitre 6, ancien chapitre IV^{bis}, dans la section 1^{re}, du même décret, l'article 23, ancien article 36^{bis}, est abrogé en ce qui concerne les services de l'OTW.

Art. 50

Dans le même décret, les articles 36^{ter} et 36^{quater} sont abrogés.

Art. 51

Au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, une section 2, intitulée « Section 2. En ce qui concerne les services réguliers et réguliers spécialisés de transport de personnes organisés par l'OTW » est insérée.

Art. 52

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 24 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 24. Le Gouvernement est habilité à 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 22, y compris lorsqu'un véhicule est impliqué. ».

Art. 53

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 25 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 25. §1^{er}. Le Gouvernement peut établir des amendes administratives contre les infractions visées à l'article 24. L'amende administrative s'élève au maximum à 500 euros. Au 1^{er} janvier de chaque année, ce montant de 500 euros sera 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 d'âge qui commettent une infraction visée à l'article 24 et ayant atteint l'âge de 14 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 les mesures alternatives suivantes à l'amende administrative :

1° que le contrevenant soit majeur ou mineur, la prestation citoyenne, définie comme étant une prestation d'intérêt général effectuée par le contrevenant au profit de la collectivité ;

2° lorsque le contrevenant est mineur, et dans les cas déterminés par le Gouvernement, la médiation locale, définie comme une mesure permettant au contrevenant, grâce à l'intervention d'un médiateur, de réparer ou d'indemniser le dommage causé ou d'apaiser le conflit. ».

Art. 54

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 26 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 26. §1^{er}. Le Gouvernement peut prévoir, à titre de sanction accessoire à une amende, le retrait d'un titre de transport, temporaire ou définitif, le refus de délivrer tout nouveau titre de transport, ainsi que la

suspension temporaire de l'accès au service de transport à la demande organisé par l'OTW, et ce pour une durée limitée à trois ans. Le contrevenant garde néanmoins la possibilité d'utiliser un titre de transport sur un support non rechargeable pour circuler sur le réseau de l'OTW.

§2. Le juge peut interdire l'accès à l'ensemble ou à une partie des exploitations de l'OTW, pour une période de 15 jours à un an, à une personne déclarée coupable d'une infraction visée aux articles 398 à 401 et 442 *bis* du Code pénal, ou à l'article 3 de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public, lorsque cette infraction est commise envers un membre du personnel de l'OTW ou des sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article 22.

Cette interdiction peut également être ordonnée par le juge vis-à-vis de l'auteur d'infractions visées à l'article 24, à partir de la commission de la troisième infraction commise au cours d'une période de 24 mois. Dans le cas d'une récidive, la période d'interdiction visée à l'alinéa 1^{er} s'élève à maximum deux ans. ».

Art. 55

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 27 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 27. §1^{er}. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW chargés de constater les infractions visées à l'article 24, 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 sont tenus de prêter 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 ou à la recherche et la constatation des infractions. Ils peuvent procéder à des contrôles d'identité afin de vérifier le respect des conditions de transport de l'OTW et des dispositions du présent décret et de son arrêté d'exécution, même préventivement, ou afin de rédiger un constat d'infraction. A leur demande, ils se font produire, sans déplacement ou recherche, tout document utile à l'accomplissement de leurs missions ; ils peuvent en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé.

Si la personne à qui il est demandé de s'identifier à l'aide d'une pièce d'identité valable, c'est-à-dire tout document officiel émanant d'une autorité compétente comprenant une photographie et pouvant établir leur identité, refuse ou communique une identité jugée douteuse, les agents constatateurs peuvent demander l'aide des services de police. Dans ce cas, ils peuvent maintenir sur place la personne jusqu'à leur arrivée. Dans un délai raisonnable, les services de police communiquent aux agents constatateurs les données d'identification nécessaires à la rédaction de leur 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. 56

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 28 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 28. 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 22, peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions, confisquer 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. 57

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 29 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 29. §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 également 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 22, 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. Les procès-verbaux, ainsi que tous les actes de procédure et documents visés au 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. 58

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 30 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 30. Lors de la constatation d'une des infractions visées à l'article 24, les agents constatateurs visés à l'article 27 peuvent, moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, percevoir une somme immédiatement, suivant les modalités déterminées par le Gouvernement. Le montant de cette somme qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, ainsi que les modalités de perception, sont fixés par le Gouvernement.

En cas de perception immédiate, mention en est faite sur le procès-verbal dont la copie est envoyée au contrevenant.

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

Art. 59

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 31 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 31. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW habilités à infliger les amendes et autres mesures administratives visées à l'article 25 et à l'article 27, §1^{er}, en tant qu'agents sanctionneurs.

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

Art. 60

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 32 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 32. 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 cinq anciennes sociétés d'exploitation TEC, à savoir le TEC Brabant wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg, bénéficient de la compétence visée à l'alinéa 1^{er}. ».

Art. 61

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 33 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 33. Le contrevenant est informé, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, de la sanction administrative qu'il risque d'encourir. 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 d'âge. ».

Art. 62

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 34 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 34. §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 notification 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 n'est pas susceptible d'appel.

§2. Lorsque la décision est prise à l'encontre d'un mineur d'âge, 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 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 d'âge. Ce tribunal demeure 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. 63

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 35 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 35. La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours visé à l'article 34. 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. 64

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 36 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36. 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 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 ne peut infliger une amende administrative qu'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 qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction car une amende administrative serait une réponse plus appropriée. ».

Art. 65

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 37 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 37. L'agent sanctionnateur ne peut plus infliger une amende administrative à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter du constat de l'infraction, ou à compter de l'expiration du délai prévu à l'article 36, alinéa 2. Ce délai est porté à 12 mois lorsqu'intervient une prestation citoyenne et/ou une médiation.

Les amendes administratives se prescrivent par 5 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. 66

Dans le même décret, au chapitre 6, ancien chapitre *IVbis*, dans la section 2 introduite par l'article 51, un nouvel article 38 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 38. 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. 67

Dans le même décret, l'ancien chapitre *IVter* est abrogé.

Art. 68

Dans le même décret, l'ancien chapitre *IVquater* est renuméroté chapitre 7.

Art. 69

Dans le même décret, l'ancien article 36*sexies* est renuméroté article 39.

Art. 70

Dans le même décret, l'ancien article 36*septies* est renuméroté article 40.

Art. 71

Dans le même décret, il est inséré un chapitre 8, intitulé « Chapitre 8. Données à caractère personnel ».

Art. 72

Dans le chapitre 8, inséré par l'article 71, dans le même décret, il est inséré un article 41, rédigé comme suit :

« Art. 41. §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 (RGPD) 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 notamment pour finalités :

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 à l'article 38 ;

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, 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 notamment 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.

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

1° 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, lorsque ces données sont nécessaires notamment pour vérifier les conditions d'octroi de certains avantages tarifaires liés à la radiation d'une plaque d'immatriculation ou pour l'exercice des missions de contrôle confiées aux agents de l'OTW.

§5. Les données à caractère personnel ne sont conservées que 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 (RGPD) :

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, notamment lorsque la personne concernée est un enfant. ».

Art. 73

Dans le chapitre 8, inséré par l'article 71, dans le même décret, il est inséré un nouvel article 42, rédigé comme suit :

« Art. 42. 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, c'est-à-dire prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ou des incivilités au sens de l'ar-

ticle 135 de la nouvelle loi communale, contrôler le respect des règlements communaux ou maintenir l'ordre public ;

4° le comptage des usagers utilisant les transports publics.

Ces images peuvent également être partagées avec la police pour les mêmes finalités, ou toutes finalités 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 veillera à mettre 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 excéder 30 jours, sauf en cas d'infraction constatée ou de contestation. ».

Art. 74

Dans le même décret, l'ancien chapitre V est abrogé.

Chapitre 2 - Dispositions transitoires

Art. 75

Les infractions visées à l'ancien chapitre IV^{bis} du même décret commises avant l'entrée en vigueur du nouveau chapitre 6 demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de leur constat.

Le nouveau chapitre 6 du même décret ne s'applique qu'aux infractions commises après son entrée en vigueur.

Chapitre 3 - Dispositions finales

Art. 76

Les articles 31^{bis} 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. 77

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. 78

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception du nouveau chapitre 6, ancien chapitre IVbis, introduit par les articles 47 à 66, dont la date d'entrée en vigueur est fixée par le Gouvernement.

Namur, le 16 avril 2026.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ADRIEN DOLIMONT

Le Ministre de la Mobilité,

FRANÇOIS DESQUESNES

Corps Interfédéral de
l'Inspection des Finances
GOUVERNEMENT WALLON

Boulevard Ernest Mélot, 42 – 5^e étage
5000 Namur
sabine.thys.ext@spw.wallonie.be

Bruxelles, le 9 avril 2025

NOTE À

Monsieur François DESQUESNES,
Vice-Président et Ministre wallon
du Territoire, des Infrastructures,
de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

V/Réf. : MP/DW/ET/cf/2026-0317
N/Réf. : IF-CM-2026-271778
Réception : 26/03/2025

OBJET : Avant-projet de décret révisant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne. Première lecture

Proposition

Est soumis à l'avis à l'Inspection des Finances un avant-projet de décret visant à réviser le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'améliorer la gestion et l'efficacité du service.

Les éléments principaux de cet avant-projet visent à responsabiliser l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) en accroissant son autonomie dans la fixation des tarifs, la définition de l'offre et la programmation des infrastructures. L'objectif poursuivi est aussi de d'actualiser et simplifier le décret du 21 décembre 1989 tout en renforçant le cadre contre la fraude et les incivilités sur le réseau TEC.

Incidence budgétaire et financière

La proposition est présentée sans incidence budgétaire.

Avis de l'Inspection des Finances

Parmi les éléments de la réforme proposée, l'Inspection des Finances relèvera les points suivants :

- La suppression des organes de consultation des bassins de mobilité est considérée comme une simplification ou un allègement des procédures. Elle est avant tout un raccourcissement des procédures. On identifiera cependant un risque de régression de la qualité de la consultation puisqu'elle sera moins structurée et diligentée à discrétion par l'OTW avec les parties prenantes (communes, comités d'usagers, etc.). Le respect des dispositions du décret du 1^e avril 2004 relatif à la mobilité durable et l'accessibilité apportera des garanties mais il importe que l'OTW fasse systématiquement la démonstration que la consultation a été effective et de qualité. Compte tenu de ses missions d'organisation et de surveillance, l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) aura un rôle central à jouer. Il en va de même des organes de contrôle de la bonne mise en œuvre du contrat de service public (CSP) prochainement amendé.

- L'Inspection des Finances s'accorde avec le projet selon lequel l'OTW n'a plus à soumettre son programme pluriannuel d'investissements en infrastructures à l'approbation préalable du Gouvernement. Le cycle budgétaire permettra d'en faire le suivi et l'évaluation budgétaire au moins une fois par an. L'Inspection des Finances rappellera que la dernière trajectoire pluriannuelle de l'endettement de l'OTW présentée au Conseil de suivi budgétaire et financier est en forte hausse. La question de sa soutenabilité à moyen terme est posée. Chacun pour ce qui le concerne, le Comité de suivi et le Conseil de suivi budgétaire et financier devront se saisir pleinement du plan pluriannuel d'investissements.
- Le fait que le plan de transport ne relève plus de législateur est à souligner positivement en termes de gouvernance. Ceci ne paraît pas porter préjudice à la position de régulateur du législateur. Dans ce contexte, le CSP acquiert plus de poids, tout comme le suivi de sa bonne mise en œuvre. Ceci est d'autant plus vrai que le contenu du CSP fait l'objet d'une définition plus large.
- Concernant la structure tarifaire l'Inspection des Finances renverra à son avis relatif à l'avenant apporté au CSP dans lequel elle soulignait son caractère succinct en rapport aux exigences décrétales.
- Si l'incidence budgétaire est à ce stade considérée comme nulle, la contribution des usagers pris dans leur globalité connaîtra une augmentation, également en termes réels, puisqu'une croissance de la part des recettes commerciales est exigée par le CSP révisé.
- L'Inspection des Finances soulignera que des gains d'efficience devront être engrangés. Si ceux-ci s'inscrivent dans la vision que se donne la présente réforme, les économies dans le fonctionnement de l'OTW réclamées par le CSP révisé sont très concrètes et substantielles. La concrétisation peut s'avérer délicate mais sera incontournable pour respecter la future trajectoire SEC contraignante. C'est aussi dans cet aspect particulier que l'autonomie du management de l'OTW devra trouver à s'exprimer pleinement. Les autorités de tutelle et de contrôle devront également prendre leur part de responsabilités.

L'Inspection des Finances rappellera un principe général de légistique formelle : il est recommandé de rédiger concomitamment au dispositif décretal, les arrêtés d'exécution ou à adopter en vertu desdites dispositions décrétales.

L'Inspection des Finances n'a pas d'autre remarque à émettre : avis favorable.



Christophe MAGDALIJS
Inspecteur général des finances

Signature
numérique de
Christophe
Magdalijs
(Signature)
Date : 2026.04.09
11:41:40 +02'00'

COPIES :

- Monsieur Adrien DOLIMONT, Ministre-Président
- Monsieur Stéphane GUISSÉ, Secrétaire général a.i.
- Monsieur Pol FLAMEND, Directeur général

Rapport du 12 mars 2025 établi conformément à l'article 3, 2° du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales

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

Question 1. Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Non, il n'y a aucun impact sur l'égalité entre les hommes et les femmes.

Question 2. Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ?

Non.

Question 3. Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Etant donné qu'il n'y a aucun impact sur l'égalité entre les hommes et les femmes, des mesures compensatoires ne sont pas nécessaires.

Namur, le 12.03.2026

TEST HANDISTREAMING

I. Contextualisation

Le concept de « Handistreaming » est une contraction des termes « handicap » et « mainstreaming », lequel mainstreaming consiste en une approche intégrée au travers de différents domaines de politique.

La déclaration de politique régionale (DPR) prévoit que « *Le Gouvernement accordera une importance particulière aux politiques de soutien aux personnes porteuses d'un handicap. Il s'inscrit pleinement dans la ligne de la Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées et notamment le renforcement de la prise en compte du handicap dans le cadre de l'ensemble des politiques (handistreaming)* ».

La Convention des Nations-Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), signée par la Belgique et ratifiée par la Wallonie marque la volonté de créer une société pleinement inclusive.

L'article 1^{er} de la CDPH définit les personnes handicapées comme des « personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».

En outre, la toute récente modification de la Constitution insère un article 22 ter dans le Titre II « Des Belges et de leurs droits » qui précise que « Chaque personne en situation de handicap a le droit à une pleine inclusion dans la société, y compris le droit à des aménagements raisonnables ».

Le handistreaming intègre une dimension handicap dans tous les domaines de la politique d'une manière transversale et préventive ; ce qui permet d'éviter une différence de traitement entre les personnes avec handicap et les personnes sans handicap. Différence de traitement qui induit une discrimination entre les personnes et force est de constater que la discrimination a le plus souvent lieu par omission que par action.

Ce test vise à prendre en compte de manière systématique dans l'ensemble des compétences de la Wallonie la dimension du handicap pour chaque mesure proposée et adoptée par le Gouvernement wallon telles que l'accessibilité des lieux et bâtiments publics, les transports, la formation, l'emploi, la santé, les sports, les activités de loisirs, l'accès à l'information, etc.

II. Test Handistreaming

L'objectif du test est d'aider les auteurs de projet à développer une idée claire de l'impact de leur projet sur les personnes en situation de handicap, compte tenu de l'objectif politique de renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société¹.

1. INFORMATIONS SUR LE PROJET.

Intitulé du projet :	Projet de décret du Parlement wallon modifiant le décret du Parlement wallon du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne
Description du projet :	Le présent projet de décret modifie certaines dispositions du décret du Parlement wallon du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne
Ministre(s) compétent(s) :	Le Ministre de la Mobilité, François DESQUESNES
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	Emmanuel Thiry emmanuel.thiry@gov.wallonie.be +32 (0) 81 25 38 51
Administration(s) :	SPW Mobilité et Infrastructures
Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	Florianne Mossoux, florianne.mossoux@spw.wallonie.be , 081 77 29 95
Public cible :	• L'opérateur wallon de transport public de personnes • Les usagers des services de transport public de l'OTW et le public en lien avec ces services.
Objectifs poursuivis :	1) Responsabiliser l'OTW (voir point 2.A1 ci-dessous) 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.

¹ Art. 22ter de la Constitution et art. 4 de la Convention de l'ONU relative aux droits de personnes handicapées qui prévoit de prendre en compte la protection et la promotion des droits de l'homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes.

	3) Mettre à jour le cadre légal concernant la fraude et les comportements inciviques sur le réseau TEC pour le rendre plus efficient et davantage cohérent avec celui des autres opérateurs de transport belges.
Modalités d'exécution :	Concernant le 3e objectif : un arrêté d'exécution précisera les infractions, le montant des amendes administratives, les sanctions alternatives, la procédure

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

A. Description du public-cible :

Ce projet est destiné à deux types de public-cible :

1. L'Opérateur de transport de Wallonie (= « OTW » ou « Le TEC »)
2. Les usagers des services de l'OTW, et le public en lien avec ces services

B. Les personnes en situation de handicap, sont-elles directement et/ou indirectement concernées par le projet ?

Oui, indirectement

C. Enoncez, dans la matière concernée par votre projet, les obstacles, les problématiques ou spécificités auxquelles peuvent être confrontées les personnes en situation de handicap (exemple : revenus, mobilité, logement, accès à l'emploi, état de santé, participation sociale ...).

Veuillez développer votre analyse ci-dessous :

Le projet prévoit un système de surveillance et de sanction des incivilités et fraudes commises par les usagers des transports publics de l'OTW ou commises par le public en lien avec ces services. Les personnes en situation de handicap qui auraient commis des infractions feront l'objet d'une procédure de sanction, procédure identique pour tous les contrevenants, à l'exception des mineurs, pour lesquels les sanctions sont limitées et la procédure est adaptée. La procédure détaillée n'est pas précisée par le projet mais fera l'objet d'un arrêté. Le système prévu dans le projet ne présente pas de spécificité concernant les personnes en situation de handicap.

3. IMPACT DU PROJET SUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.

**A. Quel type d'impact votre projet a-t-il (positif, négatif ou neutre²) ?
Peut-on le quantifier et/ou le qualifier ?**

Neutre : le projet n'impacte pas spécialement les personnes en situation de handicap et la procédure de sanction (qui sera précisée par arrêté) n'est pas suffisamment précisée dans le projet que pour évaluer si elle causera des inégalités. Les éventuels impacts seront à examiner lors de l'adoption de l'arrêté.

B. De quelle manière avez-vous tenu compte des obstacles, problématiques ou spécificités rencontrées par les personnes en situation de handicap lors de la conception de votre projet ?

Il n'en a pas été spécialement tenu compte car le niveau de définition du système de surveillance et de sanction dans le projet est trop général (il sera précisé par arrêté) que pour pointer des spécificités.

C. En quoi votre projet favorise-t-il l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la société ? Expliquez.

Il est neutre à ce sujet.

D. De quelle(s) manière(s) et dans quelle(s) autre(s) phase(s) du projet envisagez-vous de tenir compte de cette problématique dans le futur ?³

Néant. Mais il conviendra de vérifier que l'arrêté d'exécution n'exclut pas de personnes en situation de handicap en raison de détails de procédure.

² (très) Positif : le projet corrige, réduit ou évite la création d'inégalités dans la politique du projet. Négatif : le projet renforce les inégalités, les fait naître ou les entretient. Neutre : il n'y a pas d'inégalités ou de situations spécifiques dans la matière du projet pouvant être prises en compte. Attention : si l'impact ne peut pas être déterminé sans équivoque (par ex. impact positif sur une partie du groupe et impact négatif sur une autre partie du groupe) veuillez appliquer les règles suivantes :

- Combinaison d'un impact positif et négatif = impact négatif
- Combinaison d'un impact positif et neutre = impact positif
- Combinaison d'un impact négatif et neutre = impact négatif

Un impact est plus important si :

- les conséquences sont irréversibles ou difficilement réversibles ;
- les effets se produisent surtout à plus long terme ;
- il concerne des domaines/problématiques prioritaires.

³ Les différentes phases de la procédure politique sont : la préparation (l'objet du projet), la mise en œuvre et l'évaluation de la politique. Vous pouvez tenir compte de la dimension de l'égalité des chances dans votre communication en présentant la diversité dans des illustrations et des photographies, en consultant des experts de l'égalité des chances, en veillant à la diversité dans les conseils/administrations/comités de sélection, en recueillant des indicateurs/statistiques, etc.

E. Au vu des réponses précédentes, votre projet a-t-il un impact potentiellement significatif⁴ sur les personnes en situation de handicap ?

Non

4. IMPLICATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES DÉCISIONS QUI LES CONCERNE.

A. Consulterez-vous des personnes en situation de handicap ou des organismes issus de la société civile (associations représentatives des personnes en situation de handicap, fonction consultative) lors de l'élaboration de la mesure ?

Non car pas de modification de la situation existante et impact neutre sur les personnes en situation de handicap

III. Sources

Analyse d'impact sur les personnes handicapées lors de l'élaboration des mesures prévues par les lois et les règlements du Québec, Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

How to conduct a disability impact assessment? Guidelines for Government Departments, Department of Justice and Equality (Ireland), March 2012.

Test égalité des chances - Formulaire pour législation/réglementation. Bruxelles Coordination Régionale - Service Public Régional de Bruxelles – Equal.Brussels, Mars 2019.

⁴ Un impact significatif représente un impact plus particulier et plus important sur les personnes en situation de handicap que l'ensemble de la population visée par la mesure. Pour évaluer l'impact, il est important de tenir compte des éléments suivants :

- ✓ Les objectifs poursuivis par le projet
- ✓ Le public-cible
- ✓ La portée du projet
- ✓ Les modes d'intervention privilégiés
- ✓ Les besoins couverts.
- ✓ Les critères d'admissibilité.