

Numéro du rôle : 1891
Arrêt n° 75/2001 du 31 mai 2001

A R R E T

En cause : le recours en annulation de l'article 8 du décret du Parlement flamand du 18 mai 1999 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1999, introduit par la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyages et par la s.a. Autocars Van Mullem.

La Cour d'arbitrage,

composée du président M. Melchior, des juges L. François, A. Arts, R. Henneuse et M. Bossuyt, et, conformément à l'article 60*bis* de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, du président émérite G. De Baets et du juge honoraire J. Delruelle, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le président émérite G. De Baets,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet du recours*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 22 février 2000 et parvenue au greffe le 23 février 2000, un recours en annulation de l'article 8 du décret du Parlement flamand du 18 mai 1999 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1999 (publié au *Moniteur belge* du 30 septembre 1999), qui modifie l'article 3 du décret du 31 juillet 1990 portant création de la Société des transports flamande, a été introduit par la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyages, dont le siège est établi à 1130 Bruxelles, avenue de la Métrologie 8, et par la s.a. Autocars Van Mullem, dont le siège social est établi à 9130 Beveren, Engelsesteenweg 72.

II. *La procédure*

Par ordonnance du 23 février 2000, le président en exercice a désigné les juges du siège conformément aux articles 58 et 59 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Les juges-rapporteurs ont estimé n'y avoir lieu de faire application des articles 71 ou 72 de la loi organique.

Le recours a été notifié conformément à l'article 76 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 8 mars 2000.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 23 mars 2000.

Des mémoires ont été introduits par :

- le Gouvernement flamand, place des Martyrs 19, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 25 avril 2000;
- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 25 avril 2000.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 18 mai 2000.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- le Conseil des ministres, par lettre recommandée à la poste le 16 juin 2000;
- les parties requérantes, par lettre recommandée à la poste le 19 juin 2000.

Par ordonnances des 29 juin 2000 et 30 janvier 2001, la Cour a prorogé respectivement jusqu'aux 22 février 2001 et 22 août 2001 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 21 décembre 2000, la Cour a déclaré l'affaire en état et fixé l'audience au 25 janvier 2001.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats, par lettres recommandées à la poste le 27 décembre 2000.

A l'audience publique du 25 janvier 2001 :

- ont comparu :
- . Me F. Vandendriessche, avocat au barreau de Bruxelles, pour les parties requérantes;
- . Me P. Peeters, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;
- . Me P. Van Orshoven, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement flamand;
- les juges-rapporteurs A. Arts et J. Delruelle ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;
- l'affaire a été mise en délibéré.

La procédure s'est déroulée conformément aux articles 62 et suivants de la loi organique, relatifs à l'emploi des langues devant la Cour.

III. *Objet des dispositions attaquées*

L'article 8 attaqué du décret du Parlement flamand du 18 mai 1999 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1999 dispose :

« L'article 3 du décret du 31 juillet 1990 portant création de la 'Vlaamse Vervoermaatschappij', tel que modifié par le décret du 18 décembre 1992, est remplacé par ce qui suit :

' Article 3. La société a pour objet toute activité se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, aux transports en commun urbains et suburbains dans, à partir de ou vers la Région flamande.

La société peut, dans son rayon d'action normal, entreprendre toutes les activités pour lesquelles son personnel, ses installations et ses équipements peuvent être utilisés, dans la mesure où ces activités se rapportent aux transports en commun urbains et suburbains, soit des transports réguliers y compris les moments de pointe au niveau de la demande, soit des transports réguliers spéciaux.

Le Gouvernement flamand peut préciser la mission sociale de la VVM et fixer des conditions [marginales] relatives aux transports non réguliers.

La société peut créer d'autres entreprises ou y participer, moyennant l'accord préalable du Gouvernement flamand. ' »

IV. *En droit*

- A -

Quant à la recevabilité

S'agissant de l'objet du recours

A.1.1. Dans la requête, les parties requérantes demandent l'annulation de l'intégralité de l'article 8 du décret du 18 mai 1999.

A.1.2. Le Gouvernement flamand fait observer que les griefs exposés sont exclusivement dirigés contre l'alinéa 3 de cet article.

A.1.3. Dans leur mémoire en réponse, les parties requérantes confirment que leur recours est limité à l'alinéa 3.

Quant à l'intérêt des parties requérantes

A.2.1. La première partie requérante invoque sa qualité d'union professionnelle reconnue dans le secteur du transport en commun privé et rémunéré de personnes par la route.

Conformément à l'article 3 de ses statuts, elle souhaite défendre les intérêts professionnels de ses membres en attaquant une disposition décrétable « qui viole de manière manifeste et illicite leurs intérêts (collectifs) ».

Selon la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyages (F.B.A.A.), la disposition attaquée permet à la « Vlaamse Vervoermaatschappij » (V.V.M.) de déployer des activités sur le marché des transports non réguliers sur lequel les membres de la F.B.A.A. sont par excellence actifs. De surcroît, l'introduction de la V.V.M. sur ce marché ne reste nullement limitée aux trajets dit de renforcement. Elle affecterait grandement la part de marché des membres de l'union professionnelle, d'autant que l'intervention de la V.V.M., qui est soutenue par les pouvoirs publics, aura pour effet de fausser la concurrence et de perturber le marché. La première partie requérante estime que le fait que le Gouvernement flamand soit autorisé à fixer les conditions marginales pour l'organisation de services de transport non réguliers comporte en outre le danger que ses membres se voient imposer des conditions d'exploitation supplémentaires.

A.2.2. La seconde partie requérante déclare être par excellence active sur le marché flamand du transport non régulier en tant qu'entreprise d'autocars. Elle voit ses intérêts professionnels menacés par la disposition attaquée.

A.2.3. Le Gouvernement flamand fait valoir que les parties requérantes ne justifient pas de l'intérêt requis à l'annulation de l'alinéa 3 de l'article 8 du décret du 18 mai 1999, qui se borne à donner l'autorisation de préciser l'objet social de la V.V.M. et de fixer les conditions marginales concernant l'organisation de services non réguliers.

La seule observation formulée par les parties requérantes à cet égard est qu'il existerait un danger que des conditions d'exploitation supplémentaires soient imposées. Selon le Gouvernement flamand, ce danger est inexistant, étant donné que le membre de phrase litigieux ne l'autorise nullement à agir en vue de régler les services non réguliers. « Fixer des conditions [marginales] relatives aux transports non réguliers » se rapporte à l'objet social de la V.V.M. et n'a aucune portée normative, réglementaire ou de police pour tout autre que la V.V.M. elle-même.

Pour le surplus, le Gouvernement flamand n'aperçoit pas ce qui pourrait affecter défavorablement, et encore moins directement, les parties requérantes. La disposition attaquée exige l'intervention particulière du Gouvernement flamand. Le cas échéant, seule cette intervention - et non l'habilitation donnée à cette fin - pourrait être préjudiciable.

A.2.4. Les parties requérantes répondent qu'il ressort des travaux préparatoires de la disposition attaquée que l'objectif est bel et bien d'aboutir à des conditions marginales générales concernant l'organisation de services non réguliers, compte tenu notamment de la réglementation européenne.

Même si la disposition attaquée avait pour seul but de permettre à la V.V.M. de développer des activités dans le domaine des services non réguliers, elle ouvre la voie à la V.V.M. pour déployer des activités sur le marché sur lequel les membres de la F.B.A.A. et la deuxième partie requérante sont actifs, ce qui affectera leur part de marché.

Quant au fond

Premier moyen

A.3.1. Les parties requérantes invoquent la violation de l'article 35 de la Constitution et des articles 6, § 1er, X, 8°, et 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce que l'article 8, alinéa 3, du décret du 18 mai 1999 dispose que le Gouvernement flamand peut fixer les conditions marginales relatives à l'organisation de transports non réguliers, alors que les conditions auxquelles ces transports peuvent être organisés relèvent de la compétence exclusive du législateur fédéral.

A.3.2. Le Conseil des ministres appuie ce moyen. Il estime lui aussi que le législateur décrétole flamand a violé la compétence fédérale exclusive en matière de services non réguliers en habilitant le Gouvernement flamand à fixer « des conditions préalables » concernant l'organisation de services non réguliers. La compétence fédérale n'est pas scindée selon qu'il s'agirait de règles générales ou de règles complémentaires. L'intervention du législateur décrétole ne peut, estime le Conseil des ministres, s'inscrire dans le cadre des pouvoirs implicites dont la Région dispose conformément à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

A.3.3. Selon le Gouvernement flamand, le moyen manque en fait, étant donné que la disposition décrétole attaquée n'est pas une « réglementation » en matière de transport, ni *a fortiori* une réglementation en matière de « services non réguliers », mais est simplement une adaptation du statut de la V.V.M. en vue de pouvoir continuer à organiser des trajets de renforcement, comme toutes les autres sociétés de transport. La mission confiée au Gouvernement flamand a exclusivement trait à des activités de et exercées par la V.V.M. et « qui, pour le reste, sont probablement régies totalement par des normes et des autorisations fédérales » s'il s'agit de services non réguliers.

Le Gouvernement flamand soutient que le titre de compétence de la disposition attaquée ne doit pas être recherché dans l'article 6, § 1er, X, 8°, et encore moins dans l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, mais dans l'article 9, alinéa 2, de celle-ci, en vertu duquel les régions peuvent créer des services décentralisés, tels que la V.V.M., et fixer leur statut : il appartient donc exclusivement à la Région flamande de définir l'objet social de la V.V.M., même si celui-ci concerne des matières qui, en tant que telles, ne relèvent pas de la compétence normative de la Région.

En ordre subsidiaire, le Gouvernement flamand fait observer « que les 'trajets de renforcement' en question - en fait, la mise en service de 'bus spéciaux' - relèvent en réalité également de la compétence réglementaire de la Région flamande, étant donné que l'on peut difficilement nier que les 'trajets de renforcement' constituent du 'transport en commun urbain et vicinal' ou 'des services réguliers spécialisés' au sens de l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. »

A.3.4. Les parties requérantes répondent que, selon les travaux préparatoires, le but du législateur décrétole était bel et bien d'aboutir à des conditions marginales générales « flamandes » en matière de services non réguliers. Si l'habilitation ne visait que le fait de préciser la mission statutaire de la V.V.M., comme le prétend le Gouvernement flamand, on n'aperçoit pas, estiment les parties requérantes, pourquoi le membre de phrase « et fixer des conditions [marginales] relatives aux transports non réguliers » a été inclus dans l'article attaqué. Ce membre de phrase n'a d'effet utile que s'il implique un pouvoir réglementaire.

Même si l'on adopte une interprétation restrictive, en vertu de laquelle ce pouvoir réglementaire ne vaudrait qu'à l'égard de la V.V.M., il y aurait violation de la compétence fédérale, qui inclut aussi bien les règles générales que les règles complémentaires. Enfin, la disposition décrétole ne peut, selon les parties requérantes, s'inscrire dans le cadre des pouvoirs implicites de la Région flamande.

A.3.5. Le Conseil des ministres fait observer que la disposition attaquée habilite le Gouvernement flamand à fixer « des conditions [marginales] relatives aux transports non réguliers », ce qui viole indubitablement la compétence fédérale en matière de services non réguliers.

Selon le Conseil des ministres, l'argument subsidiaire du Gouvernement flamand selon lequel les « parcours de renforcement » constitueraient tout de même « du transport urbain et vicinal » ou « des services réguliers spécialisés » au sens de l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale n'est pas pertinent : en effet, le Gouvernement flamand n'a pas été habilité à fixer les conditions marginales concernant les « parcours de renforcement », mais bien des conditions relatives aux « services non réguliers ».

Deuxième moyen

A.4.1. Les parties requérantes soutiennent, dans un second moyen, que la disposition attaquée viole également l'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qu'elle habilite le Gouvernement flamand à préciser la mission de la V.V.M. et à fixer les conditions marginales relatives à l'organisation de services non réguliers, alors que, en vertu de l'article 9 de la loi spéciale, cette compétence appartient exclusivement au législateur décrétoal, qui, en cette matière, ne peut déléguer au pouvoir exécutif.

A.4.2. Le Conseil des ministres appuie le moyen : l'article 9 dispose explicitement que le législateur décrétoal règle la compétence de ses organismes propres. Ce pouvoir ne peut être délégué au gouvernement, à moins que l'habilitation ne se limite à des mesures de détail ou à des mesures de simple exécution, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Le Conseil des ministres rappelle que le principe de légalité précité constitue, selon la Cour elle-même (arrêt n° 24/98 du 10 mars 1998), une règle répartitrice de compétences.

A.4.3. Selon le Gouvernement flamand, le second moyen manque en fait, tout comme le premier, étant donné qu'il ne s'agit pas de l'exercice d'un pouvoir réglementaire mais de préciser l'objet statutaire de la V.V.M. et de fixer des conditions marginales valables uniquement pour celle-ci.

Le Gouvernement flamand estime que les parties requérantes exagèrent lorsqu'elles considèrent l'ensemble de l'alinéa 2 de l'article 9 de la loi spéciale comme un principe de légalité. Le législateur décrétoal peut, sans conteste, confier à son gouvernement le soin de définir l'objet social d'un organisme régional décentralisé.

Pour le Gouvernement flamand, le renvoi à l'arrêt n° 24/98 n'est pas pertinent, étant donné qu'il était question dans cet arrêt de la délégation d'une compétence, de surcroît réglementaire, à l'institution concernée elle-même, et donc pas au gouvernement.

A supposer que le législateur décrétoal ne puisse, selon l'article 9 de la loi spéciale, déléguer quoi que ce soit en matière de statut de ses organismes propres, la Cour n'est pas compétente, selon le Gouvernement flamand, pour exercer un contrôle y relatif, en l'absence d'un quelconque « conflit de compétence » entre l'Etat, les communautés et les régions.

De façon plus subsidiaire, le Gouvernement flamand fait observer que l'article 9 n'empêche pas que des dispositions accessoires soient adoptées par le pouvoir exécutif, ce qui est le cas en l'espèce avec l'habilitation donnée au Gouvernement flamand en vue de « préciser la mission sociale de la V.V.M. et fixer des conditions [marginales] [...] ».

A.4.4. Dans leur mémoire en réponse, les parties requérantes affirment qu'il résulte de l'arrêt n° 24/98 de la Cour que l'article 9, alinéa 2, de la loi spéciale non seulement empêche que les matières à régler par décret soient déléguées à un organisme public autonome mais qualifie de façon générale ces matières comme réservées aux autorités législatives, à l'exclusion de toute autre autorité.

Les parties requérantes soulignent que, dans cet arrêt, la Cour a également défini le principe de légalité de l'article 9, alinéa 2, comme une règle répartitrice de compétences.

Pour autant qu'il serait admis avec le Gouvernement flamand qu'une délégation fût possible, les parties requérantes estiment que l'habilitation attaquée peut difficilement être réputée avoir trait à des mesures de détail ou à des mesures de simple exécution.

A.4.5. Le Conseil des ministres, dans son mémoire en réponse, fait lui aussi à nouveau référence à l'arrêt n° 24/98. La distinction que le Gouvernement flamand fait, concernant cet arrêt, entre une délégation à un organisme et une délégation à un gouvernement est, selon le Conseil des ministres, dénuée de pertinence.

Le Conseil des ministres soutient encore qu'il s'agit clairement en l'espèce de quelque chose de plus que le fait de fixer des règles complémentaires.

Enfin, le Conseil des ministres rappelle que l'article 9 est également violé parce que le législateur décréte crée une institution dans une matière qui ne relève pas de sa compétence : en effet, la V.V.M. se voit accorder la possibilité d'être active dans des matières qui ne relèvent pas de la compétence de la Région flamande.

- B -

Quant à la recevabilité

Concernant l'objet du recours et la disposition entreprise

B.1. Dans la requête, il est demandé l'annulation de l'ensemble de l'article 8 du décret du 18 mai 1999.

Le Gouvernement flamand fait observer que les griefs visent uniquement l'alinéa 3 de cet article.

Dans leur mémoire en réponse, les parties requérantes font savoir que l'alinéa 3 seul est visé.

La Cour limite par conséquent son examen à l'article 8, alinéa 3, du décret du 18 mai 1999, qui dispose :

« Le Gouvernement flamand peut préciser la mission sociale de la VVM et fixer des conditions [marginales] relatives aux transports non réguliers. »

Concernant l'intérêt des parties requérantes

B.2.1. La Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyages (F.B.A.A.), première partie requérante, déclare défendre les intérêts de ses

membres, qui sont actifs dans le secteur des « services non réguliers ». Selon l'union professionnelle, la disposition attaquée pourrait avoir pour conséquence que la part de marché de ses membres se réduise suite à l'entrée de la « Vlaamse Vervoermaatschappij » (V.V.M.) dans ce secteur du transport et que ceux-ci se voient imposer des conditions d'exploitation complémentaires.

B.2.2. La s.a. Autocars Van Mullem, deuxième partie requérante, qui déclare avoir comme activité professionnelle les services non réguliers, affirme que la disposition attaquée menace ses intérêts professionnels.

B.2.3. Le Gouvernement flamand considère que la disposition attaquée ne contient qu'une habilitation à préciser l'objet social de la V.V.M. et à fixer les conditions marginales relatives à l'organisation de services non réguliers et que les parties requérantes ne justifient pas de l'intérêt requis à l'annulation de cette disposition.

B.2.4. Etant donné que la question de l'intérêt des parties requérantes est liée à celle de la portée de la disposition attaquée, l'exception d'irrecevabilité est examinée en même temps que le fond de l'affaire.

Quant au fond

Premier moyen

B.3. Selon les parties requérantes, l'article 8, alinéa 3, du décret du 18 mai 1999 viole l'article 35 de la Constitution et les articles 6, § 1er, X, 8°, et 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en tant qu'il habilite le Gouvernement flamand à fixer les conditions marginales relatives à l'organisation de services non réguliers, alors que cette matière relève de la compétence exclusive du législateur fédéral.

B.4. En tant qu'il dénonce une violation de l'article 35 de la Constitution, le moyen ne peut être examiné, en raison de l'absence de la loi visée à l'alinéa 2 de l'article précité de la Constitution, loi qui, en vertu de la disposition transitoire qui accompagne cet article, doit déterminer la date d'entrée en vigueur de ce dernier.

B.5.1. L'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, inséré par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993, également invoqué au moyen, dispose :

« Art. 6. § 1er. Les matières visées à l'article 107^{quater} [actuellement l'article 39] de la Constitution sont :

[...]

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

[...]

8° le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur; ».

B.5.2. Dans l'exposé des motifs du projet qui allait devenir la loi spéciale de 1988, il est dit à ce propos :

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

[...]

Il est évident que du point de vue de la coordination des moyens de transport, la compétence d'accorder des autorisations pour les services réguliers spécialisés (transport d'écoliers, de travailleurs, etc...) est également transférée aux Régions.

Comme dans toutes les branches des transports, la réglementation sur l'accès à la profession et au marché d'entrepreneur de transports nationaux et internationaux de personnes par la route (comprenant les conditions de compétence professionnelle, fiabilité, cautionnement et autres exigences de qualité quant aux véhicules) reste de la compétence du Gouvernement national. » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, pp. 16-17)

Selon le ministre des Communications et des Réformes institutionnelles de l'époque :

« En ce qui concerne ce transport urbain et vicinal, il y a lieu, lors de la régionalisation, de distinguer clairement les services réguliers et les services occasionnels, notions qui ont d'ailleurs une définition européenne. Les services occasionnels désignent, en termes courants, le transport par autocar, dont relèvent aussi les services de ligne internationaux sur de très grandes distances. Tout comme pour le transport des marchandises par la route, il s'agit ici d'un secteur libre, non subventionné, sur lequel la compétence est de nature purement normative, réglementaire et de police. Cette compétence demeure nationale. Ceci concerne par exemple l'accès à la profession, le cautionnement, la sécurité, etc. Cette situation demeure inchangée.

Les services réguliers, par contre, sont totalement régionalisés. Dans ce secteur, il y a lieu de faire la distinction entre le transport public, urbain et vicinal - les services concédés, notamment, relèvent de ce secteur - et les services réguliers spécialisés qui comprennent principalement mais pas uniquement les transports scolaires et de travailleurs. » (*Ann.*, Chambre, 29 juillet 1988, pp. 1425-1426)

B.5.3. La distinction entre les « services réguliers », les « services réguliers spécialisés » et les « services occasionnels » est faite dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 « relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars », modifié par la loi du 29 juin 1984.

Les « services réguliers » sont définis à l'article 3, § 1er, de l'arrêté-loi, comme étant :

« ceux qui assurent le transport en commun de personnes effectué selon une fréquence et une relation déterminée, ces services pouvant prendre ou déposer les voyageurs au point terminus éventuellement en cours de route à des arrêts préalablement fixés. »

Par « services réguliers spécialisés » il faut entendre, selon l'article 11, § 1er, de l'arrêté-loi :

« Quel que soit l'organisateur des transports, [...] ceux qui assurent le transport en commun de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées à l'article 3. »

Les « services occasionnels » (non réguliers) sont définis à l'article 14, § 1er, de l'arrêté-loi comme étant ceux qui ne répondent pas aux définitions précitées. Selon l'article 14, § 2, de l'arrêté-loi, les « services occasionnels » comprennent :

« A. Les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ;

B. Les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide;

C. Les autres formes de services occasionnels à déterminer par le Roi. »

La distinction entre « services réguliers », « services réguliers spécialisés » et « services occasionnels » correspond à celle que font les règlements européens (précédemment le règlement n° 117/66/CEE du 28 juillet 1966, actuellement le règlement n° 684/92 du 16 mars 1992, modifié par le règlement n° 11/98 du 11 décembre 1997), étant entendu que ceux-ci considèrent les « services réguliers spécialisés » comme une partie des « services réguliers ».

B.5.4. Il résulte de ce qui précède que les régions sont devenues compétentes, en 1988, en ce qui concerne le transport en commun urbain et vicinal, pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés, tels que ceux-ci sont définis aux articles 3, § 1er, et 11, § 1er, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 « relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars ». L'autorité fédérale est cependant demeurée compétente pour les « services non réguliers », qui comprennent toutes les formes de transport qui ne répondent pas aux définitions précitées.

B.6.1. Selon les travaux préparatoires de la disposition décréteuse attaquée, il était nécessaire de définir mieux l'objet social de la « Vlaamse Vervoermaatschappij » en vue de préciser que la V.V.M. est autorisée, de par ses statuts, à organiser des « parcours de renforcement » et en vue de mettre en œuvre la récente réglementation européenne (*Doc.*, Parlement flamand, 1989-1990, n° 1299-1, p. 7, et n° 1299-12, p. 3). Il ressort des pièces déposées par le Gouvernement flamand que « la proposition de modification de l'article 3 du décret du 31 juillet 1990 instituant la V.V.M. De Lijn a pour but de permettre au Gouvernement flamand de fixer les conditions marginales dans lesquelles la V.V.M. peut faire face à des moments d'intensification de la demande de transport. Le but n'est certainement pas que la V.V.M. s'aventure sur le terrain du secteur des autocars ».

B.6.2. En adoptant la disposition attaquée, le législateur décrétoal entend régler la matière des parcours dits de renforcement, afin de pouvoir faire face aux « moments d'affluence ». De tels parcours de renforcement peuvent être considérés comme faisant partie des services réguliers pour lesquels les régions sont compétentes.

Si l'habilitation décrétoale entreprise qui permet au Gouvernement flamand de « fixer des conditions [marginales] relatives aux transports non réguliers » est interprétée comme laissant à ce Gouvernement le soin de fixer les limites dans lesquelles les parcours de renforcement demeurent dans le prolongement des services réguliers, le législateur décrétoal règle un aspect des services réguliers, attribués aux régions.

Ainsi considérée, la disposition n'est pas contraire aux dispositions invoquées au moyen.

B.7. Le premier moyen ne peut être accueilli.

Deuxième moyen

B.8. Les parties requérantes affirment que l'article 8, alinéa 3, du décret du 18 mai 1999 est contraire à l'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Selon elles, c'est au législateur décrétoal - pour autant qu'il soit compétent - de régler lui-même la matière en cause et il n'était pas autorisé à habiliter le Gouvernement flamand à préciser l'objet social de la V.V.M. et à fixer des conditions marginales relatives à l'établissement de services non réguliers.

B.9. L'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980 dispose :

« Dans les matières qui relèvent de leurs compétences, les Communautés et les Régions peuvent créer des services décentralisés, des établissements et des entreprises, ou prendre des participations en capital.

Le décret peut accorder aux organismes précités la personnalité juridique et leur permettre de prendre des participations en capital. Sans préjudice de l'article 87, §4, il en règle la création, la composition, la compétence, le fonctionnement et le contrôle. »

B.10. En indiquant lui-même dans quelles matières la compétence attribuée aux communautés et aux régions par l'alinéa 1er de l'article 9 ne peut être exercée que par décret, c'est-à-dire en réservant certaines compétences aux autorités législatives des communautés et des régions, le législateur spécial a exprimé une exigence qui doit être considérée comme une règle répartitrice de compétences, au sens de l'article 1er, 1°, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

B.11. La règle de compétence de l'article 9 précité, aux termes duquel il appartient au législateur décrétoal de régler la création, la composition, la compétence, le fonctionnement et le contrôle de ses établissements propres - ainsi que l'a fait le législateur décrétoal flamand par son décret du 31 juillet 1990 portant création de la Société des transports flamande, qui est modifié par la disposition attaquée -, oblige le législateur décrétoal à fixer les règles de base. Elle ne l'empêche toutefois pas de confier l'affinement de ces règles de base au pouvoir exécutif.

Il n'apparaît pas que le législateur décrétoal ait porté atteinte au principe de légalité contenu dans l'article 9 de la loi spéciale en habilitant le Gouvernement flamand à « préciser » l'objet social de la V.V.M. et à fixer les « conditions [marginales] » relatives à l'établissement de services non réguliers, dans les limites de compétence précisées plus haut en matière de transport en commun urbain et vicinal.

B.12. Le moyen ne peut être accueilli.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours sous la réserve d'interprétation exposée en B.6.2.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise, en langue française et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 31 mai 2001.

Le greffier,

Le président,

L. Potoms

G. De Baets