

Numéros du rôle : 1857 et 1866
Arrêt n° 26/2001 du 1er mars 2001

A R R E T

---

*En cause* : - le recours en annulation de la loi du 29 janvier 1999 modifiant la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, introduit par la s.p.r.l. English Tobacco Company Essex Virginia;

- les questions préjudicielles relatives à l'article 1er, §§ 1er à 4, de la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce, et aux articles 1er, 2 et 4, § 1er, f), de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, posées par le Tribunal correctionnel de Liège.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents G. De Baets et M. Melchior, et des juges H. Boel, P. Martens, J. Delruelle, R. Henneuse et M. Bossuyt, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le président G. De Baets,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\* \*

## I. *Objet du recours et des questions préjudicielles*

a. Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 27 décembre 1999 et parvenue au greffe le 28 décembre 1999, la s.p.r.l. English Tobacco Company Essex Virginia, dont le siège est établi à 8660 Adinkerke, Moeresteeweg 2, a introduit un recours en annulation de la loi du 29 janvier 1999 modifiant la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services (publiée au *Moniteur belge* du 1er juillet 1999).

Cette affaire est inscrite sous le numéro 1857 du rôle de la Cour.

b. Par jugement du 6 janvier 2000 en cause du procureur du Roi et autres contre J.-F. Monfort et autres, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 18 janvier 2000, le Tribunal correctionnel de Liège a posé les questions préjudicielles suivantes :

« Compte tenu de l'évolution de la Communauté européenne et du marché des stations-service :

1. L'article 1er, §§ 1er, 2 et 3, de la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce, est-il conforme au principe d'égalité consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution belge, en ce sens qu'il permet d'imposer un jour de repos hebdomadaire aux stations-service et 'shops' annexés à celles-ci lorsque les lieux de vente sont situés en dehors du domaine des autoroutes, alors que l'article 1er, § 4, de la même loi exonère entièrement les mêmes commerces de cette obligation lorsque les lieux de vente sont situés dans le domaine des autoroutes ?

2. Les articles 1er et 2 de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services sont-ils conformes au principe d'égalité consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution belge, en ce sens qu'ils imposent la fermeture du soir ou le choix entre l'ouverture pendant le jour ou la nuit aux 'shops' annexés aux stations-service situés en dehors du domaine des autoroutes, alors que l'article 4, § 1er, f), de la même loi permet aux mêmes commerces d'ouvrir 24 heures sur 24 lorsque les lieux de vente sont situés dans le domaine des autoroutes ? »

Cette affaire est inscrite sous le numéro 1866 du rôle de la Cour.

## II. *Les faits et la procédure antérieure*

### *S'agissant de l'affaire n° 1866*

E. Piron est poursuivi en sa qualité de gérant pénalement responsable de la s.p.r.l. Armeria qui est citée en sa qualité de civilement responsable. Ces parties sont poursuivies pour n'avoir pas respecté un jour de repos hebdomadaire rendu obligatoire par la loi du 22 juin 1960 et pour avoir ainsi commis un acte contraire aux usages honnêtes en matière commerciale portant atteinte ou pouvant porter atteinte aux intérêts professionnels d'autres vendeurs.

Les parties précitées soutiennent que la jurisprudence de la Cour concernant un problème identique (arrêts n°s 36/91, 35/92 et 52/95) ne fait pas obstacle à la question qu'elles soulèvent actuellement. Selon elles, la Cour a jugé, dans ces arrêts, que l'exception prévue pour les points de vente situés sur le domaine des autoroutes procédait de la circonstance que le réseau autoroutier belge est intégré au réseau européen. Toutefois, depuis la décision du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996, le réseau autoroutier européen est étendu à un certain nombre d'autres routes, notamment celles où leurs exploitations sont situées. D'autre part, la question que ces parties souhaitent faire poser à la Cour concerne aussi, selon elles, les magasins d'alimentation annexés aux stations-service. La Cour ne s'est pas encore prononcée sur ce point.

Le ministère public soutient, au contraire, que la jurisprudence de la Cour reste d'actualité. En effet, l'arrêt n° 52/95 vise les « points de vente » situés sur le domaine des autoroutes. Par points de vente, il y a lieu d'entendre les stations-service et les magasins annexés à celles-ci. D'autre part, selon le ministère public, les prévenus considèrent à tort que le droit européen met sur un pied d'égalité les autoroutes et les routes de « haute qualité ». Les prévenus veulent en fait amener la Cour à statuer sur la compatibilité entre le droit belge et le droit européen, ce qui n'entre pas dans les compétences de la Cour.

Selon le juge *a quo*, il ressort clairement des articles 14, 154 et 158 du Traité C.E. et de la décision précitée du 23 juillet 1996 que le réseau routier transeuropéen s'étend au-delà des seules autoroutes et qu'il doit jouer un rôle important dans la construction de la Communauté. Selon le juge *a quo*, il n'est pas nécessaire d'admettre, avant de poser une question à la Cour, que le droit européen met sur un pied d'égalité les autoroutes et les routes. La Cour ne doit pas non plus vérifier si la norme belge est compatible avec le droit européen, mais seulement vérifier si, dans les conditions actuelles, elle aboutit à la même conclusion qu'en 1995. Le juge *a quo* conclut qu'une nouvelle question préjudicielle ne doit pas nécessairement être écartée en raison de l'existence de décisions antérieures de la Cour. Le juge *a quo* pose par conséquent la question préjudicielle précitée.

## III. *La procédure devant la Cour*

### *a. L'affaire n° 1857*

Par ordonnance du 28 décembre 1999, 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 4 février 2000.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 16 février 2000.

b. *L'affaire n° 1866*

Par ordonnance du 18 janvier 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.

La décision de renvoi a été notifiée conformément à l'article 77 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 28 mars 2000.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 18 avril 2000.

c. *Les deux affaires*

Par ordonnance du 9 février 2000, la Cour a joint les affaires.

Des mémoires ont été introduits par :

- la s.a. Smartshop, ayant son siège à 1800 Vilvorde, Mechelsesteenweg 520, par lettre recommandée à la poste le 17 mars 2000;

- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettres recommandées à la poste le 17 mars 2000 et le 15 mai 2000;

- E. Piron, demeurant à 4600 Visé, Parc du Tilleul 28, et la s.p.r.l. Armeria, ayant son siège social à 4367 Crisnée, Grand Route 61, par lettre recommandée à la poste le 9 mai 2000;

- M. Lempereur, demeurant à 4420 Tilleur, Quai du Halage 39, la s.p.r.l. Station Mosane, ayant son siège social à 4420 Tilleur, Quai du Halage 39, J.-F. Monfort, demeurant à 4690 Bassenge, route Provinciale 31/A5, la s.p.r.l. M.J.B.M., ayant son siège social à 4040 Herstal, boulevard Zénobe Gramme 21, C. Thiry, demeurant à 4460 Grâce-Hollogne, rue du Boutte 8, et la s.a. Sogepin, ayant son siège à 4101 Jemeppe-sur-Meuse, rue de Hollogne 114, par lettre recommandée à la poste le 10 mai 2000.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 22 septembre 2000.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- E. Piron et la s.p.r.l. Armeria, par lettre recommandée à la poste le 19 octobre 2000;

- M. Lempereur, la s.p.r.l. Station Mosane, J.-F. Monfort, la s.p.r.l. M.J.B.M., C. Thiry et la s.a. Sogepin, par lettre recommandée à la poste le 20 octobre 2000;

- la s.a. Smartshop, par lettre recommandée à la poste le 24 octobre 2000;

- le Conseil des ministres, par lettre recommandée à la poste le 25 octobre 2000.

Par ordonnances des 31 mai 2000 et 29 novembre 2000, la Cour a prorogé respectivement jusqu'aux 27 décembre 2000 et 27 juin 2001 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 21 décembre 2000, la Cour a déclaré les affaires en état et fixé l'audience au 10 janvier 2001, après avoir constaté que le juge H. Coremans, admis à la retraite, était remplacé comme membre du siège par le juge M. Bossuyt.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats, par lettres recommandées à la poste le 22 décembre 2000.

A l'audience publique du 10 janvier 2001 :

- ont comparu :

. Me P. Stalpaert *loco* Me W. Vanparijs, avocats au barreau de Bruxelles, pour la s.p.r.l. English Tobacco Company Essex Virginia;

. Me C. Halet, avocat au barreau de Liège, pour E. Piron et la s.p.r.l. Armeria;

. Me P.-L. Bodson, avocat au barreau de Liège, pour M. Lempereur et la s.p.r.l. Station Mosane;

. Me G. Van Cutsem, avocat au barreau de Liège, pour J.-F. Monfort et la s.p.r.l. M.J.B.M.;

. Me C. Bodarwé, avocat au barreau de Liège, pour C. Thiry et la s.a. Sogepin;

. Me P. Vandepitte, avocat au barreau de Bruxelles, *loco* Me P. Mallien, avocat au barreau d'Anvers, pour la s.a. Smartshop;

. Me W. Timmermans *loco* Me P. Peeters, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs H. Boel et P. Martens ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- les affaires ont été mises 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.

#### IV. *En droit*

- A -

*Affaire n° 1857*

*Position de la partie requérante*

A.1. La partie requérante demande l'annulation de la loi du 29 janvier 1999 modifiant la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services.

Selon ses dires, elle est un des leaders du marché dans le commerce du tabac à Adinkerke-La Panne, lequel s'adresse en particulier à la clientèle britannique. La partie requérante souhaite pouvoir continuer à vendre des produits du tabac aussi la nuit.

La partie requérante formule trois moyens.

Le premier moyen est pris de la violation des articles 35 et 39 de la Constitution et de l'article 6, § 1er, VI, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Le second moyen est pris de la violation du principe de la liberté du commerce et de l'industrie. Le troisième moyen est pris de la violation de l'article 11 de la Constitution.

*Position du Conseil des ministres*

A.2. Le Conseil des ministres considère que la partie requérante ne justifie nullement de l'intérêt requis pour demander l'annulation de la loi attaquée, étant donné que cette partie – une entreprise spécialisée dans la vente de produits du tabac aux particuliers – est expressément exclue de l'application de la mesure de fermeture obligatoire du soir, en vertu de l'article 3 de la loi attaquée. La loi attaquée ne s'applique dès lors pas directement à la partie requérante.

Le Conseil des ministres souligne que, selon un journal récent, la fermeture de nuit imposée à la partie requérante est, par contre, fondée sur un règlement de police du conseil communal de La Panne, pris conformément aux dispositions de la nouvelle loi communale.

En ordre subsidiaire, le Conseil des ministres considère que les trois moyens sont dénués de fondement.

*Position de la s.a. Smartshop*

A.3. La s.a. Smartshop a introduit un mémoire en intervention et un mémoire en réponse dans les affaires jointes. En ce qui concerne l'affaire n° 1857, la partie intervenante souscrit aux moyens formulés par la partie requérante et formule, dans son mémoire en intervention, des moyens nouveaux, deux d'entre eux étant formulés sous la forme de questions de droit.

*Réplique du Conseil des ministres*

A.4. Le Conseil des ministres soutient que l'intervention de la s.a. Smartshop dans l'affaire n° 1857 n'est pas recevable, compte tenu de l'irrecevabilité du recours originaire en annulation.

Selon le Conseil des ministres, les moyens nouveaux ne sont du reste pas recevables et ne sont pas fondés.

*Affaire n° 1866*

*Position de E. Piron et de la s.p.r.l. Armeria*

A.5.1. Dans leurs mémoires, E. Piron et la s.p.r.l. Armeria, parties dans l'instance principale, soutiennent que les dispositions législatives sur lesquelles portent les deux questions préjudicielles violent les articles 10 et 11 de la Constitution.

Ils renvoient en particulier à la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, dans laquelle la notion de « réseau routier européen » n'est pas limitée aux seules autoroutes. Dans cette décision, les « routes de haute qualité » et les autoroutes sont placées sur un pied d'égalité. Les usagers de ces routes ne peuvent être soumis aux aléas liés au jour de repos hebdomadaire ou à la fermeture obligatoire du soir. Les critères de distinction retenus par le législateur ne sont pas susceptibles d'une justification objective et raisonnable au regard de la définition du « réseau routier européen » donnée par les autorités européennes.

A.5.2. Par ailleurs, les dispositions en cause doivent, selon les parties précitées, être lues en corrélation avec la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique et avec le décret d'Allarde des 2-17 mars 1791. En effet, par les dispositions en cause, le législateur octroie un privilège aux stations-service et aux magasins situés le long des autoroutes et non aux autres. Une discrimination est ainsi introduite qui fausse le jeu de la concurrence. En imposant, d'une part, un jour de repos hebdomadaire et, d'autre part, une fermeture obligatoire du soir, le législateur ne garantit pas la liberté de commerce et viole donc le principe d'égalité.

*Position de la s.a. Smartshop*

A.6. Dans ses mémoires, la partie intervenante s.a. Smartshop soutient que les deux questions préjudicielles ont été posées dans le cadre d'une affaire analogue à celle à l'issue de laquelle elle a été condamnée, notamment pour l'inobservation du jour de repos hebdomadaire et de la fermeture obligatoire du soir par des exploitants d'une station-service avec magasin attenant située en dehors du domaine des autoroutes.

La partie intervenante demande à la Cour de répondre aux deux questions préjudicielles en ce sens que les dispositions en cause violent les articles 10 et 11 de la Constitution.

*Position de M. Lempereur et consorts*

A.7.1. M. Lempereur et consorts, parties dans l'instance principale, font référence à la jurisprudence de la Cour (arrêts n<sup>os</sup> 36/91, 35/92 et 52/95). Cette jurisprudence ne porte toutefois pas sur les magasins attenants aux stations-service. A l'époque, cette question n'était pas encore réglée par le législateur. En outre, cette jurisprudence, dans laquelle il est fait référence au réseau routier transeuropéen, est antérieure à la décision n<sup>o</sup> 1692/96/CE du 23 juillet 1996 dans laquelle est donnée une définition claire de la notion de « réseau routier européen ».

Les parties précitées considèrent que les lois du 22 juin 1960 et du 24 juillet 1973, telles qu'elles ont été modifiées, instaurent une différence de traitement injustifiée entre les stations-service et magasins situés sur le domaine des autoroutes, d'une part, et ceux qui sont situés en dehors de ce domaine, d'autre part.

Il résulte de la décision précitée du 23 juillet 1996 que la jurisprudence de la Cour, telle qu'elle existait jusqu'en 1995, doit être adaptée. La Cour avait considéré que l'exception faite pour les seuls points de vente situés sur le domaine des autoroutes était pertinente, étant donné que le législateur avait ainsi voulu tenir compte de la circonstance que le réseau autoroutier belge était intégré dans le réseau européen. Selon les parties précitées, il est toutefois établi, depuis la décision du 23 juillet 1996, que le réseau routier européen s'étend non seulement aux autoroutes mais à un nombre important de routes et de grands axes, de sorte que la plupart des routes doivent aujourd'hui concourir à un même objectif fixé par la Communauté européenne; elles sont toutes susceptibles d'accueillir des citoyens européens provenant d'un autre Etat membre.

Selon ces mêmes parties, la distinction entre les stations-service et magasins situés sur le domaine des autoroutes et les stations-service et magasins extérieurs au domaine des autoroutes s'impose d'autant moins que ces deux catégories relèvent du même marché économique et qu'elles doivent donc bénéficier d'un traitement identique.

A.7.2. Une différence de traitement ne serait justifiée, estiment ces parties, qu'en fonction des objectifs que poursuit la décision n<sup>o</sup> 1692/96/CE. Mais alors, il ne pourrait être fait de distinction entre, d'une part, les stations-service et magasins situés sur le domaine des autoroutes et, d'autre part, les autres stations-service et magasins, mais bien entre, d'une part, les stations-service et magasins situés le long des routes qui composent le réseau routier européen et, d'autre part, les autres stations-service et magasins. Alors seulement la différence de traitement serait raisonnablement justifiée et reposerait sur un critère objectif et pertinent.

Enfin, les parties précitées rappellent que la Cour d'arbitrage a la possibilité de poser, le cas échéant, une question préjudicielle à la Cour de justice.

*Position du Conseil des ministres*

A.8.1. Dans son mémoire, le Conseil des ministres fait référence à la jurisprudence de la Cour (arrêts n<sup>os</sup> 36/91, 35/92 et 52/95). Selon le Conseil des ministres, le fait de soumettre les points de vente situés le long des autoroutes à un régime différent au regard des lois du 22 juin 1960 et du 24 juillet 1973 ne constitue pas une mesure disproportionnée au but visé, à savoir le développement de la circulation autoroutière, qui est de la sorte grandement facilitée.

A.8.2. Dans son mémoire en réponse, le Conseil des ministres soutient que l'intervention de la s.a. Smartshop dans la procédure préjudicielle n'est pas recevable, parce que cette société a seulement été partie dans un litige analogue au sujet duquel un jugement a du reste déjà été prononcé, et non dans l'affaire dont est saisi le juge qui a ordonné le renvoi. Selon le Conseil des ministres, un intérêt éventuel dans un litige analogue n'est néanmoins pas suffisant pour justifier de l'intérêt requis dans la présente procédure.

A.8.3. Selon M. Lempereur et consorts, la décision n° 1692/96/CE aurait pour effet que la jurisprudence de la Cour relative à la distinction entre les points de vente situés sur le domaine des autoroutes et ceux situés en dehors de celui-ci, en ce qui concerne la fermeture du soir et le jour de repos hebdomadaire, ne peut plus être maintenue. Selon le Conseil des ministres, les parties précitées considèrent que la Cour a fondé sa jurisprudence sur la constatation que les autoroutes belges sont intégrées dans le réseau autoroutier européen. Or, estime le Conseil des ministres, cette jurisprudence n'est pas (ou n'est pas uniquement) fondée sur cette intégration mais avant tout sur la nature et l'organisation spécifiques du réseau autoroutier ainsi que sur le manque de connaissance, chez l'automobiliste, de la région qu'il traverse. Ces raisons sont liées, selon la Cour, aux caractéristiques propres des autoroutes et de la circulation sur ces voies. Par conséquent, dit le Conseil des ministres, les parties précitées partent d'une lecture erronée de la jurisprudence de la Cour.

A.8.4. La justification avancée dans cette jurisprudence demeure valable, selon le Conseil des ministres, même après l'adoption de la décision n° 1692/96/CE. Selon lui, les articles 154 et 158 du Traité CE de même que la décision précitée imposent aux États membres, en vue du fonctionnement du marché intérieur et du renforcement de la cohésion économique et sociale, l'obligation de développer un réseau transeuropéen (et notamment un réseau routier transeuropéen) à l'horizon 2010. Il ne s'avère donc nullement qu'un tel réseau transeuropéen existerait déjà, en ce qui concerne le réseau routier. Et même si c'était totalement ou partiellement le cas, le Conseil des ministres estime que la distinction entre les points de vente attenants aux stations-service sur le domaine des autoroutes et en dehors de celui-ci demeurerait justifiée. En effet, le voyageur de passage empruntera le plus souvent les autoroutes et non les autres « routes de haute qualité » en vue de parcourir de longues distances. Ce voyageur doit pouvoir se fournir en carburant et en produits d'alimentation sans devoir pour cela quitter l'autoroute.

- B -

a. *Affaire n° 1857*

B.1. La partie requérante, la s.p.r.l. English Tobacco Company Essex Virginia, demande l'annulation de la loi du 29 janvier 1999 modifiant la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, pour violation des règles répartitrices de compétences, du principe d'égalité et du principe constitutionnel de la liberté du commerce et de l'industrie.

B.2.1. Le Conseil des ministres conteste la recevabilité du recours en annulation, parce que la partie requérante ne justifierait pas de l'intérêt requis.

B.2.2. En vertu de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, l'accès de la clientèle aux magasins ainsi que la vente directe aux consommateurs sont en principe interdits pendant les heures de fermeture

(article 1er). On entend par heures de fermeture : avant 5 heures et après 20 heures (après 21 heures, le vendredi et les jours ouvrables précédant un jour férié légal) (article 2). Une exception au principe de l'heure de fermeture obligatoire est faite pour certains types d'entreprises, de produits et de lieux. Ainsi, les magasins de tabac, notamment, sont exclus de l'application de cette loi (article 4).

La loi attaquée du 29 janvier 1999 modifie la loi précitée du 24 juillet 1973 en insérant en particulier dans celle-ci des dispositions relatives aux « magasins de nuit ». Ces dispositions visent à régulariser la situation illégale existant en la matière (*Doc. parl.*, Chambre, 1997-1998, n° 1308/1, pp. 2 et 12). Les magasins de tabac demeurent exclus de l'application de la fermeture obligatoire du soir, comme c'était déjà le cas sous l'empire de la loi du 24 juillet 1973. L'article 3 de la loi attaquée reprend donc l'exception existante en ce qui concerne les magasins de tabac.

B.2.3. En vertu de l'article 4 de ses statuts, la société requérante a pour objet la vente au détail et en gros ainsi que l'importation et l'exportation, entre autres, de produits du tabac. Dans sa requête, elle souligne qu'elle est « un des leaders du marché dans le commerce du tabac à Adinkerke-La Panne » et que « d'importants chiffres d'affaires sont réalisés dans ce domaine, de sorte que tous les marchands de tabac vendent la nuit, puisque c'est alors qu'une partie considérable de la recette est réalisée (environ 1/4) ».

B.2.4. La partie requérante ne justifie pas de l'intérêt requis pour demander l'annulation de la loi attaquée, étant donné que les magasins de tabac sont explicitement exclus de l'application d'une heure obligatoire de fermeture et que sa situation ne saurait dès lors être directement et défavorablement affectée par les normes attaquées.

B.2.5. Le recours en annulation est irrecevable.

B.3. Dès lors que la partie requérante n'a pas d'intérêt à demander l'annulation de la disposition attaquée, l'intervention de la s.a. Smartshop dans cette procédure n'est pas non plus recevable.

b. *Affaire n° 1866*

B.4.1. Dans ses mémoires, la partie intervenante s.a. Smartshop soutient que les questions préjudicielles posées dans cette affaire concernent un litige analogue à celui dans le cadre duquel elle a été condamnée.

B.4.2. L'article 87, § 1er, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage limite le droit de déposer un mémoire, dans l'hypothèse visée par ce paragraphe, à « toute personne justifiant d'un intérêt dans la cause devant la juridiction qui ordonne le renvoi »; il s'ensuit que la simple qualité de partie à une procédure analogue à celle dont la Cour est saisie à titre préjudiciel ne suffit pas pour établir l'intérêt à intervenir dans une procédure sur question préjudicielle.

B.4.3. Les mémoires déposés par la s.a. Smartshop ne sont pas recevables.

B.5. Le juge *a quo* pose deux questions préjudicielles concernant la compatibilité avec les articles 10 et 11 de la Constitution de l'article 1er, §§ 1er à 4, de la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce, d'une part, et des articles 1er, 2 et 4, § 1er, f), de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, d'autre part.

Dans ces législations, une distinction est faite, en ce qui concerne le jour de repos hebdomadaire et la fermeture obligatoire du soir, entre les points de vente, selon que ceux-ci sont situés ou non sur le domaine des autoroutes.

B.6.1. L'article 1er, § 1er, de la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce habilite le Roi à prescrire, lorsque l'intérêt général et les nécessités économiques le permettent, à la demande d'une ou de plusieurs fédérations professionnelles et sur avis favorable du Conseil supérieur des classes moyennes, un jour de repos par semaine dans la branche de commerce ou d'artisanat qui intéresse cette ou ces fédérations.

En vertu de l'article 1er, § 4, de la même loi, modifié par la loi du 5 juillet 1973, la décision prise par le Roi ne s'étend pas aux points de vente situés sur le domaine des autoroutes.

B.6.2. L'article 1er de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services interdit l'accès de la clientèle aux magasins ainsi que la vente directe aux consommateurs pendant les heures de fermeture, en ce qui concerne le commerce de détail et en général toute entreprise s'occupant de vente directe de produits ou de prestations de services aux consommateurs, pour lesquelles il est nécessaire d'entrer en contact avec le client.

En vertu de l'article 4, § 1er, f), de la même loi, inséré par l'article 3 de la loi du 29 janvier 1999, les dispositions de l'article 1er précité ne s'appliquent pas à :

« f) la vente de produits d'alimentation générale et d'articles ménagers, à l'exclusion de boissons alcoolisées distillées et de boissons fermentées, d'une teneur en volume d'alcool de plus de 6 %, lorsque la vente a lieu dans des stations-service situées le long des autoroutes ou dans des magasins situés sur le domaine des autoroutes et à condition que la surface nette de vente, c'est-à-dire la superficie destinée à la vente et accessible au public, n'excède pas les 250 m<sup>2</sup>. »

B.7. Tant le juge *a quo* que les parties devant la Cour font référence à la jurisprudence de la Cour, à savoir les arrêts n<sup>os</sup> 36/91, 35/92 et 52/95.

Dans ces arrêts, la Cour a dit pour droit que l'article 1er, § 4, de la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce, remplacé par l'article 1er de la loi du 5 juillet 1973, ne viole pas le principe d'égalité, sur la base des considérations suivantes :

« Selon les travaux préparatoires de la loi du 5 juillet 1973, l'exception prévue pour les points de vente situés sur le domaine des autoroutes procède de la circonstance que le réseau autoroutier belge est intégré au réseau européen (*Doc. parl.*, Sénat, 1972-1973, n<sup>o</sup> 86, p. 2).

Le critère retenu par l'article 1er, § 4, alinéa 1er, de la loi du 22 juin 1960, modifié par la loi du 5 juillet 1973, à savoir la localisation du point de vente sur le domaine des autoroutes ou en dehors de celui-ci, est objectif et pertinent.

L'exception prévue permet à l'utilisateur d'une autoroute de poursuivre son chemin sans craindre des difficultés d'approvisionnement qui trouvent leur origine dans la circonstance qu'une station-service située le long de l'autoroute serait fermée par suite de l'obligation de respecter un jour de repos hebdomadaire. En effet, en raison tant de la configuration même du réseau autoroutier que du manque de connaissance de la région traversée, l'utilisateur rencontrant une station-service fermée ne pourrait souvent atteindre une station ouverte dans les environs immédiats.

Les raisons invoquées ci-dessus, qui justifient qu'il soit dérogé à la règle du repos hebdomadaire obligatoire pour les points de vente situés sur le domaine des autoroutes, sont liées aux caractéristiques propres des autoroutes et de la circulation sur ces voies. Elles sont par conséquent inexistantes en ce qui concerne les points de vente établis le long d'autres voies, même s'ils sont, à proximité d'une autoroute, situés le long d'une route conduisant à une voie d'accès ou de sortie d'une autoroute. Le fait que ces points de vente ne bénéficient pas de la même dérogation ne constitue dès lors pas une violation du principe d'égalité inscrit à l'article 10 de la Constitution. » (arrêt n° 52/95, 4)

B.8.1. Selon le juge *a quo*, la question se pose de savoir si la jurisprudence précitée peut être maintenue, compte tenu de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport adoptée dans l'intervalle.

Le ministère public dans l'instance principale et le Conseil des ministres devant la Cour considèrent que cette jurisprudence demeure applicable. Les autres parties devant la Cour soutiennent au contraire qu'il résulte du Traité C.E. et de la décision précitée que le réseau routier européen ne s'étend pas seulement aux autoroutes mais également à un grand nombre d'autres routes et de grands axes. Il ne pourrait dès lors plus être fait de distinction, estiment ces parties, entre les points de vente selon qu'ils sont situés ou non sur le domaine des autoroutes, mais bien selon qu'ils sont situés ou non le long des routes qui font partie du réseau routier européen.

B.8.2. En vertu de l'article 2, paragraphe 1, de la décision n° 1692/96/CE précitée, le réseau transeuropéen de transport est mis en place progressivement à l'horizon 2010 à l'échelle communautaire, en intégrant des réseaux d'infrastructure de transports, notamment terrestre.

Il ressort du préambule de la décision n° 1692/96/CE que celle-ci s'inspire d'objectifs communautaires tels que le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi que le renforcement de la cohésion économique et sociale et qu'elle a pour objectifs spécifiques « d'assurer une mobilité durable des personnes et des biens dans les meilleures conditions sociales, environnementales et de sécurité possibles et d'intégrer l'ensemble des modes de transport en tenant compte de leurs avantages comparatifs ». C'est dans le but d'atteindre ces objectifs que l'article 9, paragraphe 1, de la décision dispose que « le réseau routier transeuropéen est composé d'autoroutes et de routes de haute qualité, existantes, nouvelles ou à aménager ».

Il ne peut être déduit de cette mention que les autoroutes et les autres routes « de haute qualité » devraient être traitées, dès à présent et à tous égards, de la même manière par les législations internes. La distinction qui est faite entre les routes et les autoroutes, dans la matière particulière des jours et des heures d'ouverture, reste fondée sur un critère admissible. L'objectif que les Etats membres devront atteindre en 2010 n'empêche pas que les différences mentionnées dans les arrêts précités demeurent réelles et pertinentes.

B.9. Pour les raisons rappelées au B.7, la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce, sur laquelle porte la première question préjudicielle, ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle fait une distinction entre les points de vente - stations-service ou magasins attenants - selon qu'ils sont situés ou non sur le domaine des autoroutes.

B.10. La deuxième question préjudicielle porte sur la distinction opérée, dans la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services, entre les magasins attenants aux stations-service selon qu'ils sont situés ou non sur le domaine des autoroutes.

L'exposé des motifs relatif à l'article 3 de la loi du 29 janvier 1999, qui a inséré un littéra f) dans l'article 4, § 1er, de la loi précitée du 24 juillet 1973, mentionne à cet égard ce qui suit :

« [...] il est [...] permis aux stations service, situées le long des autoroutes de vendre des produits d'alimentation générale. Il est utile pour l'utilisateur de l'autoroute qui est de passage, de ne pas devoir la quitter afin d'acheter de l'alimentation. Toutefois, pour éviter que ces stations service ne deviennent des supérettes et qu'elles n'attirent d'autres clients, l'assortiment et la superficie doivent être limités. Une limitation de la superficie aura certainement une répercussion sur l'assortiment. En outre, il est important, surtout en vue de la sécurité routière, d'exclure les boissons alcoolisées d'une teneur en volume d'alcool de plus de 6 %. » (*Doc. parl.*, Chambre, 1997-1998, n° 1308/1, p. 5)

B.11. L'argumentation avancée dans les travaux préparatoires précités pour justifier la dérogation accordée aux stations-service situées le long des autoroutes ou aux magasins situés sur le domaine de celles-ci, en ce qui concerne l'heure obligatoire de fermeture, peut raisonnablement justifier la différence de traitement mentionnée dans la deuxième question préjudicielle.

En outre, les considérations de la Cour rappelées en B.7, qui concernent le caractère non discriminatoire du régime du jour de repos hebdomadaire, s'appliquent *mutatis mutandis* au régime de la fermeture obligatoire du soir.

Par ces motifs,

la Cour

- rejette le recours en annulation;

- dit pour droit :

1) L'article 1er, §§ 1er, 2 et 3, de la loi du 22 juin 1960 instaurant le repos hebdomadaire dans l'artisanat et le commerce ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il permet d'imposer un jour de repos hebdomadaire aux exploitants de stations-service et magasins annexés à celles-ci lorsque les lieux de vente sont situés en dehors du domaine des autoroutes.

2) Les articles 1er et 2 de la loi du 24 juillet 1973 instaurant la fermeture obligatoire du soir dans le commerce, l'artisanat et les services ne violent pas les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'ils imposent la fermeture du soir aux exploitants de magasins annexés aux stations-service situés en dehors du domaine des autoroutes.

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 1er mars 2001.

Le greffier,

Le président,

L. Potoms

G. De Baets