

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2013/12/21/2013014750/justel>

Dossier numéro : 2013-12-21/05

Titre

21 DECEMBRE 2013. - Arrêté royal fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la ... SNCB <Intitulé modifié par AR 2014-03-21/39, art. 1, 002; En vigueur : 27-05-2014>

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 25-05-2022 inclus.

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 27-12-2013 page : 102953

Entrée en vigueur : 01-01-2014

Table des matières

Art. 1-3, 3/1, 4, 4/1, 4/2, 4/3, 4/4, 4/5, 4/6, 4/7, 4/8, 4/9, 4/10, 4/11, 4/12, 4/13, 4/14, 5-10

[ANNEXES.](#)

Art. N1-N10

Texte

Article [1er](#). En application de l'article 5, § 3, alinéa 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le présent arrêté fixe les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion des sociétés anonymes de droit public Infrabel et la [\[1 SNCB\]](#)¹.

(1) <AR 2014-03-21/39, art. 2, 002; En vigueur : 27-05-2014>

[Art. 2](#). A partir du 1er janvier 2014 et jusqu'à l'entrée en vigueur d'un contrat de gestion conclu conformément à l'article 4 de la loi du 21 mars 1991 précitée, les dispositions du contrat de gestion actuel entre l'Etat belge et Infrabel approuvé par arrêté royal du 29 juin 2008, et prolongés par la publication d'un avis au Moniteur belge le 14 décembre 2012, y compris ses avenants, sont applicables à Infrabel.

Les dispositions précitées ne sont applicables à Infrabel qu'à la condition que et dans la mesure où elles concernent l'exercice des missions de service public de la société telles que fixées à l'article 199, § 2, de la loi du 21 mars 1991 précitée. Les dispositions qui concernent l'exercice des missions de service public de la [\[1 SNCB\]](#)¹, telles que fixées à l'article 156 de la loi du 21 mars 1991 précitée, sont applicables à la [\[1 SNCB\]](#)¹.

(1) <AR 2014-03-21/39, art. 2, 002; En vigueur : 27-05-2014>

[Art. 3](#). A partir du 1er janvier 2014 et jusqu'à l'entrée en vigueur d'un contrat de gestion conclu conformément à l'article 4 de la loi du 21 mars 1991 précitée, les dispositions du contrat de gestion actuel entre l'Etat belge et la SNCB ainsi que du contrat de gestion actuel entre l'Etat belge et la SNCB Holding, qui ont été approuvés par arrêtés royaux du 29 juin 2008, et prolongés par la publication d'un avis au Moniteur belge le 14 décembre 2012, y compris leurs avenants respectifs, sont applicables à la [\[1 SNCB\]](#)¹.

Les dispositions précitées ne sont applicables à la [\[1 SNCB\]](#)¹ qu'à la condition que et dans la mesure où elles concernent l'exercice des missions de service public de la société telles que fixées à l'article 156 de la loi du 21 mars 1991 précitée. Les dispositions qui concernent l'exercice des missions de service public d'Infrabel, telles que fixées à l'article 199, § 2 de loi du 21 mars 1991 précitée, sont applicables à Infrabel.

(1)<AR 2014-03-21/39, art. 2, 002; En vigueur : 27-05-2014>

Art. 3/1. ^[1] Pour l'année 2015 et jusqu'à l'entrée en vigueur d'un contrat de gestion conclu conformément à l'article 4 de la loi du 21 mars 1991 précitée, les contrats de gestion actuels visés à l'article précédent entre l'Etat belge et la SNCB et entre l'Etat belge et la SNCB Holding, et adaptés chacun par quatre avenants, sont modifiés par les dispositions contenues respectivement dans l'annexe 2 et dans l'annexe 3 du présent arrêté.]¹

(1)<Inséré par AR 2015-07-02/34, art. 1, 003; En vigueur : 01-08-2015>

Art. 4. ^[1] § 1er. Les dotations d'exploitation et d'investissement pour les années 2014 et 2015 auxquelles Infrabel et la SNCB ont droit à charge de l'Etat belge sont celles visées à l'annexe 1ère du présent arrêté.

§ 2. Sans préjudice de ce que prévoit l'article 4/1, les dotations d'exploitation et d'investissement visées au paragraphe 1er, sont payées et, pour l'année 2015, indexées conformément aux conditions et modalités qui sont applicables à la catégorie de dotation correspondante sur la base des contrats de gestion visés aux articles 2 et 3.

§ 3. Les avances sur les dotations d'exploitation et d'investissement qui ont, le cas échéant, été payées pour 2014 à Infrabel et à la SNCB, respectivement, sont à compenser avec les dotations visées au paragraphe 1er.]¹

^[2] § 5. Le contrôle de la mise en oeuvre du financement complémentaire pour le RER et des infrastructures prioritaires, pour un montant total de un milliard d'euros, ainsi que le contrôle de l'utilisation du solde disponible à charge du fonds RER sont intégrés dans les procédures existantes au SPF Mobilité et Transports. Ces contrôles sont réalisés en collaboration avec l'Inspection des Finances et le SPF Stratégie et Appui, sur base de rapports trimestriels à fournir par Infrabel et la SNCB en ce qui concerne la réalisation physique des travaux, l'affectation des moyens aux seuls travaux auxquels ils sont destinés, l'évaluation tous les deux ans de la réalisation de la clé de répartition régionale et le respect des plafonds maximaux de dépenses sur cette clé à la fin des travaux. La répartition indicative de ce financement complémentaire jusqu'en 2031 est présentée en annexe 5.

Au cas où l'évaluation de la clé régionale fait apparaître une déviation supérieure ou égale à 5% ou 5 millions d'euros par rapport à la clé calculée sur base des montants cumulés planifiés des travaux tels que présentés en annexe 6, Infrabel et la SNCB, avec leur Ministre de tutelle, proposeront les mesures nécessaires pour assurer le retour aux montants cumulés planifiés des travaux dans un délai de trois ans.]²

^[3] Le montant de 118 k euros prévu comme réserve pour la Wallonie à l'annexe 5 précitée est affecté au financement de l'étude " Dinant-Givet ". En conséquence, un montant de 33k euros pour la SNCB en 2022 et de 85 k euros pour Infrabel en 2023 est ajouté à leur subvention " Financement complémentaire RER et infrastructures prioritaires ".]³

^[3] Un montant de 20.000 k euros est transféré en 2022 de la subvention d'investissements d'Infrabel vers la subvention d'exploitation d'Infrabel.]³

(1)<AR 2014-03-21/39, art. 3, 002; En vigueur : 27-05-2014>

(2)<AR 2017-11-19/03, art. 1, 007; En vigueur : 10-12-2017>

(3)<AR 2022-03-29/17, art. 1, 029; En vigueur : 25-05-2022>

Art. 4/1. ^[1] § 1er. Par dérogation à l'article 73 du contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat belge, visé à l'article 3, la dotation d'exploitation annuelle de la SNCB se compose, à partir de l'année 2014, d'une partie fixe et d'une partie variable.

La dotation d'exploitation annuelle variable est basée sur le volume réel de transport intérieur de voyageurs pour l'année concernée, calculé conformément à la formule suivante : ^[3] 0,04514 euros 2016] ^[3] multiplié par le nombre réel de voyageurs-kilomètres intérieurs réalisés par la SNCB pour l'année concernée.

Par " voyageurs-kilomètre intérieur ", il est entendu le transport intérieur d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre par un train du service ordinaire, y compris les dessertes intérieures par trains à grande vitesse, ainsi que le transport transfrontalier assuré par un train du service ordinaire pour la partie du trajet national qui ne n'est pas compris dans le transport intérieur, jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies dans l'article 24 du contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat belge, visé à l'article 3.

§ 2. ^[2] ^[3] La dotation d'exploitation variable est estimée de façon provisoire à 443.584 k€ 2016 pour l'année 2017.

A partir de 2018, le montant de la dotation d'exploitation variable provisoire de l'année " t " est estimé en multipliant le nombre de voyageurs-kilomètres utilisé pour le décompte de l'année " t-2 " en tenant compte des corrections pour les grèves et événements exceptionnels, par la croissance observée du 30 juin de l'année " t-2 " au 30 juin de l'année " t-1 ".]³

La statistique du nombre de voyageurs-kilomètres est adaptée en cas de grèves et d'événements exceptionnels si le nombre de trains-kilomètres supprimés du service voyageurs prévu est supérieur ou égal à 20%.

L'adaptation s'opère :

- en fonction du nombre de jours ouvrables concernés (nombre de trains-kilomètres supprimés supérieur ou égal à 20%) ; et

- pour les cartes-train et les trajets dont le voyageur ne doit pas lui-même compléter la date du voyage.

Le nombre de voyageurs-kilomètres des cartes-trains et cartes-trajet concernées est adapté comme suit :

Vkm statistique mensuel * (A - B)/A

Avec

o A = Paramètre du nombre de voyages

* Base mensuelle

o B =

(Formule non reprise pour des raisons techniques, voir M.B. 22-07-2015, p. 46819)

Où i = nombre d'évènements.

Avec Base mensuelle égale à :

o 52/12 pour les abonnements hebdomadaires ;

o 1 pour les abonnements mensuels ;

o 1/3 pour les abonnements trimestriels ;

o 1/12 pour les abonnements annuels.

(A-B) doit être supérieur ou égal à zéro.

Si le pourcentage des trains-kilomètres supprimés est supérieur ou égal à 80%, ce pourcentage est porté à 100 %.

La dotation d'exploitation variable estimée est versée durant l'année concernée conformément à l'échéancier fixé à l'article 81 du contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat belge, visé à l'article 3.

Après chaque année écoulée, la dotation d'exploitation variable définitive est calculée conformément à la formule ci-dessus.

En vue du décompte final, la SNCB établit pour le 31 mars de chaque année (et pour la première fois le 31 mars 2015) un rapport détaillé et audité par le collège des commissaires, et spécialement par les représentants de la Cour des Comptes, qu'elle adresse à la Ministre chargée de la Société nationale des chemins de fer belges et au Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le solde positif ou négatif est compensé au plus tard au moment du versement de la première tranche de la dotation d'exploitation de l'année suivante.^[2]

§ 3. ^[3] La compensation de 0,04514 euro par voyageurs-kilomètre intérieur visée au paragraphe 1er, est liée à la valeur monétaire de janvier 2016, et est indexée annuellement selon le coefficient d'indexation applicable à la dotation d'exploitation de base de la SNCB.^[3]^[1]

^[3] § 4. En cas de modifications tarifaires à la baisse supérieures à 10% pour un titre de transport, par une réduction directe de ce dernier ou par la création d'un titre de transport à tarif réduit visant la même catégorie de voyageurs, la SNCB sollicitera préalablement l'accord du Ministre.^[3]

(1)<Inséré par AR 2014-03-21/39, art. 4, 002; En vigueur : 27-05-2014>

(2)<AR 2015-07-02/34, art. 2, 003; En vigueur : 01-08-2015>

(3)<AR 2016-12-25/23, art. 1, 005; En vigueur : 16-01-2017>

Art. 4/2.^[1] Des subsides sont octroyés à la SNCB pour compenser le coût de projets spécifiques en ce qui concerne la lutte contre le terrorisme et le radicalisme. Ces subsides et leur affectation, ainsi que leur répartition entre investissement et exploitation, sont repris à l'annexe 4.

Des subsides sont octroyés à Infrabel pour compenser le coût de projets spécifiques en ce qui concerne des investissements complémentaires en matière de sûreté et de sécurité. Ces subsides et leur affectation sont repris à l'annexe 4.

Des transferts par la SNCB et Infrabel sont admis dans la limite du montant annuel total de ces subsides d'exploitation propres et du montant annuel total de ces subsides d'investissements propres.^[1]

(1)<AR 2018-07-30/15, art. 1, 008; En vigueur : 20-08-2018>

Art. 4/3. ^[1] A partir de 2017, la SNCB et Infrabel s'abstiennent de toute demande visant à obtenir une exonération de précompte concernant leurs activités de service public dans le cadre du plan de relance mis en place en 2009.^[1]

(1)<Inséré par AR 2016-12-25/23, art. 2, 005; En vigueur : 16-01-2017>

Art. 4/4. ^[1] La diminution du montant des recettes de redevance d'utilisation perçues par Infrabel de la part de la SNCB, à un niveau correspondant à 350.000 k euros 2018 pour le volume et la structure de trafic 2018, pour les circulations des trains de voyageurs du service public suite à l'introduction de la nouvelle formule de redevance donne lieu, à partir de la mise en application par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la nouvelle formule de calcul de la redevance d'utilisation et en base annuelle, à une augmentation de la subvention d'exploitation d'Infrabel à concurrence de 327.892 k euros et à une diminution des subventions d'exploitation de la SNCB à concurrence du même montant. Ce montant est exprimé en euros 2018 et est indexé selon les mêmes modalités que les subventions d'exploitation d'Infrabel et de la SNCB. Lors de l'introduction, la compensation sera calculée au prorata de la redevance versée par la SNCB pendant la période de 2018 correspondant à la période d'application de la nouvelle formule sur la redevance totale versée par la SNCB pendant l'année 2018.^[1]

(1)<Inséré par AR 2019-07-19/21, art. 1, 010; En vigueur : 09-09-2019>

Art. 4/5. [1] § 1er. Suite à la crise COVID-19, l'Etat fédéral souhaite promouvoir l'utilisation du transport ferroviaire et les secteurs touristiques, récréatifs, culturels et économiques, d'une part, en demandant à la SNCB d'émettre un nouveau titre de transport gratuit pour le transport intérieur de voyageurs, à savoir le PASS-12-TRAJETS, et, d'autre part, en permettant temporairement d'emporter gratuitement un vélo à bord du train.

§ 2. Ce titre de transport est matérialisé par une carte sur papier au nom du demandeur et qui au moment de la demande satisfait aux conditions suivantes :

1° est inscrite en Belgique au registre de la population, au registre des étrangers ou dans le registre du protocole;

2° et a plus de douze ans ou aura atteint l'âge de douze ans avant le 28 février 2021.

Seule une (1) carte nominative sur papier par personne est attribuée qui répond aux conditions ci-dessus.

La demande est introduite par webform où des mesures seront prises afin d'éviter des doubles demandes ou l'abus.

Pour les personnes qui n'ont pas accès à l'internet ou qui ont des problèmes pour remplir la webform, la webform peut être remplie avec une assistance téléphonique.

La carte est envoyée exclusivement à l'adresse de la résidence du demandeur.

La carte est valable pour douze trajets en 2e classe avec un maximum de deux trajets par mois, entre le 7 septembre 2020 et le 28 février 2021. Du lundi au vendredi, la carte ne peut être utilisée qu'après 9 heures le matin. Les trajets non utilisés sont perdus.

La carte peut seulement être utilisée pour les trajets intérieurs.

La carte ne vaut pas pour les trajets pour lesquels des bus de remplacement sont utilisés lorsque ce remplacement a été communiqué à l'avance au voyageur. Cette carte n'est pas échangeable en cas de perte, vol ou destruction et ne peut être transférée. La carte peut être demandée à partir du 24 août 2020 jusqu'au 30 septembre 2020.

La durée de validité de la carte n'est pas prolongée en cas de pandémie, de travaux à l'infrastructure, de grèves ou de force majeure.

En cas de risque pour la sécurité et/ou la santé, de force majeure ou sur base des instructions des autorités chargées de la gestion de la crise sanitaire, la SNCB peut limiter ou mettre un terme à l'utilisation du PASS-12-TRAJETS.

§ 3. Entre le 1er juillet 2020 et le 31 décembre 2020, le voyageur peut emporter gratuitement son vélo dans le train. Les conditions suivantes sont toutefois d'application :

1° un titre de transport de vélo en cours de validité doit toujours être acquis, mais celui-ci est gratuit pendant cette période;

2° le transport de vélo peut à tout moment être refusé par les membres du personnel de la SNCB (par exemple en cas de suroccupation ou lorsque l'ordre public ou la sécurité l'exigent).

§ 4. Les règles de la subvention variable prévues à l'article 4/1 ne sont pas d'application à la mesure PASS-12-TRAJETS. Les voyageurs bénéficiant de cette mesure ne sont pas comptabilisés dans le calcul de la subvention variable.

Une subvention exceptionnelle forfaitaire de 100.000 k€2020 est payée en 2020 par l'Etat fédéral à la SNCB, en quatre tranches de 25.000 k€2020, en septembre, octobre, novembre et décembre 2020 pour compenser le coût de cette mesure PASS-12-TRAJETS.

Pour financer les coûts liés à l'opérationnalisation de la mesure du PASS-12-TRAJETS une provision d'une subvention complémentaire de 10.000 k€2020 est prévue, laquelle est mise à disposition par l'Etat fédéral à la SNCB, au plus tard le 30 septembre 2020. Le solde positif ou négatif vis-à-vis de cette provision est réglé au plus tard au moment du versement de la première tranche de la subvention d'exploitation pour l'année suivante.

La SNCB transmet au plus tard le 30 avril 2021 les documents justificatifs de l'utilisation des montants visés aux alinéas 2 et 3 au Ministre chargé de la Société Nationale des Chemins de fer belges et au SPF Mobilité et Transports.

Les subventions susmentionnées visent également à couvrir le financement de la suppression temporaire des suppléments pour le transport de vélo.]1

(1)<Inséré par AR 2020-07-28/02, art. 1, 012; En vigueur : 10-08-2020>

Art. 4/6. [1] En exécution de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, une subvention spécifique destinée au remboursement de l'emprunt de préfinancement à conclure par Infrabel lui est allouée à partir de 2021 et jusqu'au terme du remboursement.

Le montant de cette subvention sera fixé lors de la conclusion de l'emprunt et sera égal à 231.122.388,93€ divisé par le nombre d'années pendant lequel le remboursement aura lieu, sans que le montant de ce remboursement puisse excéder 15.400 k€ par an.]1

(1)<Inséré par AR 2020-07-28/02, art. 2, 012; En vigueur : 10-08-2020>

[Art. 4/7.](#)^[1] § 1. Une subvention exceptionnelle forfaitaire de 264.000 k€2020 est payée par l'Etat fédéral à la SNCB, au plus tard le 31 décembre 2020, pour compenser l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB.

^[2] Ce dernier montant est complété par une subvention de 24.000 k€ versée au plus tard un mois après l'entrée en vigueur du présent alinéa, pour couvrir la totalité de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB pour l'année 2020. Pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB pour l'année 2021, une subvention exceptionnelle forfaitaire de 124.000 k€ relative au premier trimestre 2021 est versée au plus tard un mois après l'entrée en vigueur du présent alinéa.^[2]

^[6] Ce dernier montant est complété par une subvention de 150.000 k€ versée en deux parties, soit 98.000 k€ versés au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent alinéa et 52.000 k€ versés au plus tard le 30 novembre 2021, pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB pour les trois premiers trimestres de l'année 2021.^[6]

^[8] Ce dernier montant est complété par une subvention de 27.000 k€ versée au plus tard le 31 décembre 2021, pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB pour l'année 2021.^[8]

^[10] Pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB pour l'année 2022, une subvention de 26.750 k€, correspondant à la moitié de l'estimation de la compensation nécessaire pour le premier trimestre de l'année 2022, est versée comme acompte, et ceci au plus tard le 15 février 2022.^[10]

§ 2. Une subvention exceptionnelle forfaitaire de 46.900 k€2020 est payée par l'Etat fédéral à Infrabel, au plus tard le 31 décembre 2020, pour compenser l'impact de la pandémie de Covid-19 sur les comptes des missions de service public d'Infrabel.^[1]

^[3] Ce dernier montant est complété par une subvention de 1.300 k€ versée au plus tard un mois après l'entrée en vigueur du présent alinéa, pour couvrir la totalité de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public d'Infrabel pour l'année 2020. Pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public d'Infrabel pour l'année 2021, à l'exclusion de la non facturation d'annulations de sillon et de réductions de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, une subvention exceptionnelle forfaitaire de 13.500 k€ relative au premier trimestre 2021 est versée au plus tard un mois après l'entrée en vigueur du présent alinéa.^[3]

^[7] Ce dernier montant est complété par une subvention de 18.400 k€ versée en deux parties, soit 10.500 k€ versés au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent alinéa et 7.900 k€ versés au plus tard le 30 novembre 2021, pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public d'Infrabel pour les trois premiers trimestres de l'année 2021.^[7]

^[9] Ce dernier montant est complété par une subvention de 6.700 k€, versée au plus tard le 31 décembre 2021, pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public d'Infrabel pour l'année 2021.^[9]

^[11] Pour couvrir l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public d'Infrabel pour l'année 2022, une subvention de 1.250 k€, correspondant à la moitié de l'estimation de la compensation nécessaire pour le premier trimestre de l'année 2022, est versée comme acompte, et ceci au plus tard le 15 février 2022.^[11]

^[4] § 3. Les subventions prévues aux paragraphes 1er et 2 du présent article pourront être réévaluées sur base d'une actualisation des estimations pour 2020 et 2021 à fournir par la SNCB et Infrabel en mars 2021 pour permettre une présentation au Conseil des Ministres en avril 2021. Ces subventions sont conditionnées par l'exécution par la SNCB de l'intégralité de son plan de transport en 2021 et sont révisées en cas de non-respect de cette condition.^[4]

^[12] Les subventions prévues aux paragraphes 1er et 2 du présent article qui concernent l'année 2022 pourront être réévaluées sur base d'une actualisation des estimations pour 2022 à fournir par la SNCB et Infrabel en mars 2022 pour permettre une présentation au Conseil des Ministres en avril 2022. Ces subventions sont conditionnées par l'exécution par la SNCB de l'intégralité de son plan de transport au premier trimestre 2022 et sont révisées en cas de non-respect de cette condition.^[12]

^[5] § 4. La SNCB et Infrabel communiquent au Ministre compétent et au SPF Mobilité et Transports un justificatif détaillé de l'utilisation des subventions prévues aux paragraphes 1er et 2 du présent article au plus tard un mois après la clôture des comptes de chaque année concernée. La partie de ces subventions dont l'utilisation ne serait pas justifiée est compensée par l'Etat par une diminution équivalente du solde de la subvention d'exploitation de la société concernée restant à verser pour l'année concernée et si ce solde est insuffisant par une diminution de la subvention d'exploitation de l'année suivante dès que possible pour atteindre le montant total à compenser.^[5]

⁽¹⁾<Inséré par AR 2020-11-08/03, art. 1, 013; En vigueur : 20-11-2020>

⁽²⁾<AR 2021-03-21/05, art. 1, 015; En vigueur : 21-04-2021>

⁽³⁾<AR 2021-03-21/05, art. 2, 015; En vigueur : 21-04-2021>

⁽⁴⁾<AR 2021-03-21/05, art. 3, 015; En vigueur : 21-04-2021>

⁽⁵⁾<AR 2021-03-21/05, art. 4, 015; En vigueur : 21-04-2021>

⁽⁶⁾<AR 2021-06-29/14, art. 1, 016; En vigueur : 30-07-2021>

⁽⁷⁾<AR 2021-06-29/14, art. 2, 016; En vigueur : 30-07-2021>