

Numéro du rôle : 6924
Arrêt n° 94/2019 du 6 juin 2019

## ARRÊT

---

*En cause* : la question préjudicielle relative aux articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire, posée par la Cour de cassation.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents A. Alen et F. Daoût, et des juges L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen, J. Moerman et M. Pâques, assistée du greffier F. Meersschaut, présidée par le président A. Alen,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\* \*

### *I. Objet de la question préjudicielle et procédure*

Par arrêt du 16 avril 2018 en cause de la SA « Middlegate Europe » contre l'État belge, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 11 mai 2018, la Cour de cassation a posé la question préjudicielle suivante :

« Les articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire violent-ils les articles 10 et 11 de la Constitution, combinés ou non avec l'article 23, alinéa 2, de la Constitution et avec la liberté de commerce et d'industrie, en ce qu'ils ne limitent pas au chargement et déchargement de navires l'obligation imposée aux personnes, organismes ou entreprises qui déploient des activités dans une zone portuaire de faire appel à cette fin à des ouvriers portuaires reconnus, mais imposent également cette obligation pour des opérations qui peuvent être effectuées également en dehors des zones portuaires ? ».

Des mémoires ont été introduits par :

- la SA « Middlegate Europe », assistée et représentée par Me M. Lebbe, avocat à la Cour de cassation;

- la SA « Katoen Natie Bulk Terminals » et la SA « General Services Antwerp », assistées et représentées par Me E. Simons, avocat au barreau de Bruxelles;

- la SCRL « Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen », assistée et représentée par Me E. Simons;

- la société privée de droit néerlandais « MVH Logistics en Stuwadoring », assistée et représentée par Me E. Simons;

- le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me D. D'Hooghe, Me P. Wytinck et Me C. Mathieu, avocats au barreau de Bruxelles.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- la SA « Middlegate Europe »;

- la SA « Katoen Natie Bulk Terminals » et la SA « General Services Antwerp »;

- la SCRL « Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen »;

- la société privée de droit néerlandais « MVH Logistics en Stuwadoring ».

Par ordonnance du 27 février 2019, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs T. Merckx-Van Goey et P. Nihoul, a décidé que l'affaire était en état, qu'aucune audience ne serait tenue, à moins qu'une partie n'ait demandé, dans le délai de sept jours suivant la réception de la notification de cette ordonnance, à être entendue, et qu'en l'absence d'une telle demande, les débats seraient clos le 20 mars 2019 et l'affaire mise en délibéré.

À la suite de la demande du Conseil des ministres à être entendu, la Cour, par ordonnance du 20 mars 2019, a fixé l'audience au 24 avril 2019.

À l'audience publique du 24 avril 2019 :

- ont comparu :

. Me M. Lebbe, pour la SA « Middlegate Europe »;

. Me C. Mathieu, qui comparaisait également *loco* Me D. D'Hooghe et Me P. Wytinck, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs T. Merckx-Van Goey et P. Nihoul ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

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

La SA « Middlegate Europe » est une entreprise de transport ayant son siège à Zeebrugge, qui est active dans toute l'Europe. Dans le cadre de transports routiers internationaux, ses travailleurs préparent entre autres des semi-remorques sur le quai du port de Zeebrugge à l'aide d'un « tugmaster » (tracteur de remorquage) en vue de leur expédition vers le Royaume-Uni et l'Irlande.

Le 12 janvier 2011, un travailleur qui, dans le cadre d'un transport routier international de Virton à Bury (Royaume-Uni), préparait des semi-remorques sur le quai du port de Zeebrugge à l'aide d'un « tugmaster » en vue de leur expédition vers le Royaume-Uni, a été soumis à un contrôle de police. Dans le cadre de ce contrôle, les services de police ont dressé un procès-verbal contre la SA « Middlegate Europe » pour infraction à l'article 1er de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire (ci-après : la loi du 8 juin 1972), c'est-à-dire pour travail portuaire effectué par un ouvrier portuaire non reconnu.

Par décision du 17 janvier 2013, la société précitée s'est vu imposer une amende administrative de 100 euros contre laquelle elle a introduit un recours devant le Tribunal du travail de Gand, division Bruges. Par jugement du 17 décembre 2014, le Tribunal du travail a rejeté le recours comme étant non fondé. Par arrêt du 3 novembre 2016, la Cour du travail de Gand a rejeté comme étant non fondé l'appel introduit contre la décision prise en premier ressort.

La société précitée a ensuite introduit un pourvoi en cassation contre ledit arrêt. Dans cette procédure, elle fait valoir que les articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 sont contraires aux articles 10, 11 et 23 de la Constitution en ce qu'ils méconnaissent la liberté de commerce et d'industrie des entreprises. Elle demande à la juridiction *a quo* de soumettre deux questions préjudicielles à la Cour.

Ceci amène la juridiction *a quo* à poser à la Cour la question préjudicielle reproduite plus haut.

### III. *En droit*

- A -

A.1.1. Le Conseil des ministres considère que la question préjudicielle est irrecevable. Il estime que la question concerne en substance la portée de la définition du travail portuaire et que le grief de constitutionnalité vise en réalité la définition donnée par l'article 1er de l'arrêté royal du 12 janvier 1973 instituant la Commission paritaire des ports et fixant sa dénomination et sa compétence. Le législateur ne s'approprierait pas cette définition en faisant simplement référence à la définition établie par l'arrêté royal précité. Le Conseil des ministres soutient qu'il est donc demandé à la Cour de vérifier la constitutionnalité d'un arrêté royal, ce qui ne relève pas de sa compétence.

A.1.2. La SA « Middlegate Europe » et les parties intervenantes (la SA « Katoen Natie Bulk Terminals », la SA « General Services Antwerp », la société privée de droit néerlandais « MVH Logistics en Stuwadoring » et la SCRL « Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen ») soutiennent que le Conseil des ministres donne à tort l'impression que la question préjudicielle porte sur la constitutionnalité d'arrêtés royaux. Selon elles, si les définitions et délimitations inscrites dans les arrêtés royaux pris en exécution des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires s'appliquent également dans le cadre de la loi du 8 juin 1972, qui instaure le monopole de travail pour certaines activités portuaires, c'est exclusivement dû à cette dernière loi. Elles affirment que le législateur s'est donc approprié la définition du travail portuaire inscrite dans les arrêtés royaux précités, ce qui confère à cette définition le caractère d'une norme législative.

A.2.1. Le Conseil des ministres souligne ensuite que la comparaison soumise à la Cour dans la question préjudicielle porte, d'une part, sur « des personnes, organismes ou entreprises qui déploient des activités dans une zone portuaire qui relèvent de la définition légale de la notion de travail portuaire, mais qui sont étrangères au chargement et au déchargement de navires » et, d'autre part, sur « des personnes, organismes ou entreprises qui déploient des activités en dehors d'une zone portuaire qui relèvent de la définition légale de la notion de travail portuaire, mais qui sont étrangères au chargement et au déchargement de navires ». Il soutient en ordre subsidiaire qu'il s'agit par conséquent de situations fondamentalement différentes qui ne sont donc pas comparables. En effet, la spécificité de la zone portuaire est telle qu'il s'agit d'une zone dans laquelle il y a lieu d'accomplir simultanément toutes les activités potentielles se rapportant au chargement et au déchargement de navires au sens large, sur une surface relativement petite, ce qui signifie qu'en raison de la configuration des lieux, ces activités constituent un travail dangereux et impliquent un danger ou un risque accru d'accidents du travail. La nécessité d'assurer le bon fonctionnement du port pour préserver la compétitivité grâce à une bonne coordination des activités qui s'entrecroisent au sein de la zone portuaire, rend également les situations non comparables. Selon le Conseil des ministres, dans la zone non portuaire, les dangers ou risques sont bien moindres et une moins bonne coordination des activités a aussi des répercussions moins importantes.

A.2.2. La SA « Middlegate Europe » et les parties intervenantes soutiennent que les situations exposées dans la question préjudicielle sont bien comparables. Selon elles, il s'agit en effet du même travail, qui est étranger au chargement et au déchargement de navires au sens strict, et qui est traité différemment selon qu'il est accompli à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone portuaire : à l'intérieur de celle-ci, il est réservé aux ouvriers portuaires reconnus (monopole de travail) alors qu'à l'extérieur, il peut être accompli par n'importe quel travailleur (libre marché du travail).

A.3.1. Le Conseil des ministres fait valoir en ordre subsidiaire que la différence de traitement repose sur une justification objective et raisonnable. Il relève tout d'abord que les personnes, organismes ou entreprises qui décident de faire accomplir à l'intérieur de la zone portuaire certaines activités qui relèvent de la définition du travail portuaire, mais qui pourraient également être accomplies en dehors de la zone portuaire, se placent, de leur propre initiative et librement, dans la situation de devoir recourir à des ouvriers portuaires reconnus. Ils ne sont pas obligés de faire accomplir ces activités à l'intérieur de la zone portuaire. Il souligne que l'exécution des activités à l'intérieur des zones portuaires peut d'ailleurs procurer des avantages importants en réduisant les coûts et en améliorant l'efficacité et la productivité par la proximité des différents réseaux de transport. En outre, le Conseil des ministres estime que l'obligation de recourir à un travailleur portuaire reconnu pour exécuter un travail portuaire qui est étranger au chargement et au déchargement de navires à l'intérieur de la zone portuaire peut être raisonnablement justifiée par des motifs de sécurité. Le travail portuaire est un travail dangereux. L'obligation de recourir à des ouvriers portuaires reconnus pour exécuter ce travail spécifique permet de limiter le nombre d'accidents du travail. Les ouvriers portuaires reconnus subissent des contrôles médicaux, possèdent

des connaissances linguistiques professionnelles suffisantes, ont passé avec succès des tests psychotechniques, ont suivi une formation en matière de sécurité et de qualifications professionnelles et ont réussi une épreuve finale. Ce sont des éléments qui garantissent que les activités exercées dans les zones portuaires se déroulent dans les meilleures conditions de sécurité.

Selon le Conseil des ministres, pour veiller à ce que les différentes tâches au sein de la zone portuaire soient accomplies en toute sécurité, il faut que l'obligation de faire exécuter le travail portuaire par des ouvriers portuaires reconnus s'applique à l'ensemble de la zone portuaire. La définition du travail portuaire doit être suffisamment large pour pouvoir couvrir toutes les opérations liées au chargement et au déchargement de navires effectuées à l'intérieur de la zone portuaire et garantir ainsi la sécurité dans l'ensemble de la zone portuaire. De ce fait, la définition du travail portuaire englobe non seulement le chargement et le déchargement de navires au sens strict, mais aussi toutes les différentes formes de chargement et de déchargement, les opérations qui doivent garantir l'efficacité et la sécurité du chargement et du déchargement, et les opérations préalables et subséquentes qui sont indissociables du chargement et du déchargement d'un navire. Le Conseil des ministres fait cependant observer que les différents éléments de cette définition entretiennent toujours un lien avec le chargement et le déchargement de navires, de sorte que la définition en usage du travail portuaire n'excède pas ce qui est nécessaire.

Le Conseil des ministres estime que, pour les mêmes raisons, la limitation de la liberté de commerce et d'industrie et des droits garantis par l'article 23, alinéa 2, de la Constitution, est justifiée à la lumière de l'objectif poursuivi précité qui est de garantir la sécurité.

En ce qui concerne la portée de la notion de travail portuaire, le Conseil des ministres reconnaît que telle activité peut éventuellement présenter moins de dangers que telle autre, mais il maintient qu'une activité moins dangereuse peut quand même présenter des risques du fait qu'elle doive être accomplie en même temps que d'autres activités comportant quant à elles un risque important d'accidents du travail. Le Conseil des ministres l'illustre par un exemple. Ainsi, selon toute probabilité, le transport de cargaisons jusqu'au quai en vue de leur expédition par bateau est en soi moins dangereux que l'embarquement effectif de ces cargaisons à bord de navires à l'aide de toutes sortes de machines spécialisées. Pourtant, le transport de cargaisons jusqu'au quai en vue de leur expédition par bateau s'avérera lui aussi dangereux s'il s'effectue au sein d'une zone portuaire et que, pour arriver jusqu'au quai, le transporteur doit rouler entre des grues et d'autres machines, en s'exposant également à quai à des nuisances et risques potentiels liés aux navires en cours de chargement et de déchargement.

Selon le Conseil des ministres, le principe d'égalité tel qu'il est garanti dans le droit de l'Union européenne n'est pas non plus violé. Il observe tout d'abord qu'à son estime, le droit de l'Union ne s'applique pas à la présente affaire étant donné son caractère purement interne, mais qu'il n'est pas exclu que des cas similaires puissent présenter un caractère transfrontalier. Il attire toutefois l'attention à cet égard sur le fait qu'en 2016, après quelques adaptations apportées au cadre légal, la Commission européenne n'a plus jugé opportun de poursuivre une procédure en manquement qu'elle avait intentée contre la Belgique. Il épingle également un arrêt que la Cour de justice a rendu dans l'affaire C-22/98 à propos de la loi belge du 8 juin 1972, dont on peut, selon lui, déduire que la réglementation est compatible avec le principe d'égalité.

A.3.2. La SA « Middlegate Europe » et les parties intervenantes estiment que la différence de traitement n'est ni objective, ni pertinente. Elles soutiennent que le critère de distinction, en l'occurrence la délimitation géographique (de la zone portuaire), est apparemment objectif, mais que cette délimitation de la zone portuaire repose concrètement, tout comme celle de la notion de travail portuaire, sur l'arbitraire et la toute-puissance des syndicats portuaires. Elles affirment que la distinction n'est pas non plus pertinente. Selon elles, un critère purement géographique n'est pas pertinent, étant donné qu'il ne contribue pas à la sécurité. En effet, si un travail est à ce point risqué ou dangereux qu'il faut le réserver à des ouvriers portuaires reconnus, il convient alors de le définir sur la base de critères pertinents en lien avec les caractéristiques spécifiques du travail, ce qui n'est nullement le cas. Elles soutiennent que la distinction opérée vise en réalité à asseoir le contrôle des syndicats sur le marché du travail. Elles soulignent en outre le risque que des entreprises soient amenées à licencier leurs travailleurs qui ne sont pas des ouvriers portuaires reconnus. Selon elles, il n'est pas démontré que le monopole des ouvriers portuaires reconnus est absolument nécessaire pour assurer la sécurité du travail et qu'une telle réglementation n'excède pas ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité. S'il fallait admettre que la sécurité du travail relative au chargement et au déchargement de navires doit être assurée d'une façon particulière, cela pourrait être réalisé par des mesures moins radicales. Elles contestent que la jurisprudence citée par le Conseil des ministres et l'inaction de la Commission permettent d'inférer que la réglementation est conforme au droit de l'Union. Elles font en l'espèce référence à l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans

l'affaire C-576/13 et d'autres décisions judiciaires qui permettent de démontrer que la loi belge du 8 juin 1972 a des conséquences excessives, notamment pour la liberté de commerce et d'industrie, et en particulier pour le libre marché du travail en matière de travail portuaire.

- B -

B.1. La question préjudicielle concerne les articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire (ci-après : la loi du 8 juin 1972).

B.2.1. L'article 1er de la loi du 8 juin 1972 dispose :

« Nul ne peut faire effectuer un travail portuaire dans les zones portuaires par des travailleurs autres que les ouvriers portuaires reconnus ».

B.2.2. L'article 2 de la loi du 8 juin 1972 dispose :

« La délimitation des zones portuaires et du travail portuaire telle qu'elle est établie par le Roi en application des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, régit l'application de la présente loi ».

Deux arrêtés royaux pris en exécution des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires définissent la notion de « travail portuaire ».

Ainsi, l'article 1er de l'arrêté royal du 12 janvier 1973 instituant la Commission paritaire des ports et fixant sa dénomination et sa compétence dispose :

« Il est institué une commission paritaire, dénommée ' Commission paritaire des ports ', (compétente pour les travailleurs en général et leurs employeurs), et ce pour : tous les travailleurs et leurs employeurs qui, dans les zones portuaires :

(A.) effectuent, en ordre principal ou accessoirement du travail portuaire, à savoir toutes les manipulations de marchandises qui sont transportées par des navires de mer ou des bâtiments de navigation intérieure, par des wagons de chemin de fer ou des camions, et les services accessoires qui concernent ces marchandises, que ces activités aient lieu dans les docks, sur les voies navigables, sur les quais ou dans les établissements s'occupant de l'importation, de l'exportation et du transit de marchandises, ainsi que toutes les manipulations de marchandises transportées par des navires de mer ou des bâtiments de navigation intérieure à destination ou en provenance des quais d'établissements industriels.

Il faut entendre par :

1. Toutes les manipulations de marchandises :

a) marchandises : toutes les marchandises, les containers et les moyens de transport y compris, à l'exclusion uniquement :

- du transport de pétrole en vrac, de produits pétroliers liquides et de matières premières liquides pour les raffineries, l'industrie chimique et les activités d'entreposage et de transformation dans les installations pétrolières;

- du poisson amené par des bateaux de pêche;

- des gaz liquides sous pression et en vrac.

b) manipulations : charger, décharger, arrimer, désarrimer, déplacer l'arrimage, décharger en vrac, appareiller, classer, trier, calibrer, empiler, désempiler, ainsi que composer et décomposer les chargements unitaires.

2. Les services accessoires qui concernent ces marchandises : marquer, peser, mesurer, cuber, contrôler, réceptionner, garder, à l'exception des services de gardiennage assurés par des entreprises relevant de la compétence de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance pour le compte d'entreprises relevant de la Commission paritaire des ports, livrer, échantillonner et sceller, accorer et désaccorer.

[...] ».

L'article 2 de l'arrêté royal du 12 août 1974 instituant des sous-commissions paritaires pour des ports, fixant leur dénomination et leur compétence et en fixant leur nombre de membres dispose :

« Les sous-commissions paritaires des ports sont compétentes pour les travailleurs en général et leurs employeurs, et ce pour :

tous les travailleurs et leurs employeurs qui, dans les zones portuaires :

(A.) effectuent, en ordre principal ou accessoirement du travail portuaire, à savoir toutes les manipulations de marchandises qui sont transportées par des navires de mer ou des bâtiments de navigation intérieure, par des wagons de chemin de fer ou des camions, et les services accessoires qui concernent ces marchandises, que ces activités aient lieu dans les docks, sur les voies navigables, sur les quais ou dans les établissements s'occupant de l'importation, de l'exportation et du transit de marchandises, ainsi que toutes les manipulations de marchandises transportées par des navires de mer ou des bâtiments de navigation intérieure à destination ou en provenance des quais d'établissements industriels.

Il faut entendre par :

1. Toutes les manipulations de marchandises :

a) marchandises : toutes les marchandises, les containers et les moyens de transport y compris, à l'exclusion uniquement :

- du transport de pétrole en vrac, de produits pétroliers liquides et de matières premières liquides pour les raffineries, l'industrie chimique et les activités d'entreposage et de transformation dans les installations pétrolières;

- du poisson amené par des bateaux de pêche;

- des gaz liquides sous pression et en vrac.

b) manipulations : charger, décharger, arrimer, désarrimer, déplacer l'arrimage, décharger en vrac, appareiller, classer, trier, calibrer, empiler, désempiler, ainsi que composer et décomposer les chargements unitaires.

2. Les services accessoires qui concernent ces marchandises : marquer, peser, mesurer, cuber, contrôler, réceptionner, garder, à l'exception des services de gardiennage assurés par des entreprises relevant de la compétence de la Commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance pour le compte d'entreprises relevant de la Commission paritaire des ports, livrer, échantillonner et sceller, accorer et désaccorer.

[...] ».

Il ressort des dispositions de ces arrêtés royaux que la notion de « travail portuaire » est circonscrite d'un point de vue tant matériel que territorial. D'un point de vue matériel, la notion de travail portuaire est définie sur la base d'activités de manipulation de marchandises et de services connexes. D'un point de vue territorial, le travail portuaire est cependant limité aux opérations ainsi circonscrites effectuées dans les zones portuaires définies géographiquement, zones qui comprennent notamment les docks, les quais, les hangars fermés, les magasins et les lieux de chargement et d'entreposage.

B.2.3. L'article 3, alinéa 1er, de la loi du 8 juin 1972 dispose :

« Le Roi fixe les conditions et les modalités de reconnaissance des ouvriers portuaires, sur avis de la commission paritaire compétente pour la zone portuaire concernée ».

L'arrêté royal du 5 juillet 2004 « relatif à la reconnaissance des ouvriers portuaires dans les zones portuaires tombant dans le champ d'application de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire » (ci-après : l'arrêté royal du 5 juillet 2004) définit les exigences à remplir pour être reconnu comme ouvrier portuaire (article 4), les effets de la reconnaissance quant au fait de figurer dans le pool des travailleurs portuaires (article 2), la validité de la reconnaissance (article 4), le retrait, la suspension de la reconnaissance et le moment où elle prend fin (articles 7 à 9), la procédure relative à la demande, à la suspension et au retrait d'une reconnaissance (articles 1er, §§ 2 et 3, 10 et 11) et la composition de la commission de reconnaissance (article 1er, § 1er).

B.2.4. L'article 3*bis* de la loi du 8 juin 1972, inséré par la loi du 17 juillet 1985 insérant un article 3*bis* dans la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire et complétant l'article 4 de la même loi dispose :

« Sur avis de la commission paritaire compétente pour la zone portuaire concernée, le Roi peut obliger les employeurs, occupant des ouvriers portuaires dans cette zone, à s'affilier à une organisation d'employeurs agréée par lui et qui, en qualité de mandataire, remplit toutes les obligations qui, en vertu de la législation sur le travail individuel et collectif et de la législation sociale, découlent de l'occupation d'ouvriers portuaires pour les employeurs.

Pour pouvoir être agréée, l'organisation d'employeurs, visée à l'alinéa précédent, doit déjà compter la majorité des employeurs intéressés comme membres ».

Le Roi est donc habilité à obliger les employeurs qui occupent des ouvriers portuaires à s'affilier à une organisation d'employeurs agréée. Les organisations d'employeurs agréées par zone portuaire sont la Centrale des employeurs du port de Bruxelles et de Vilvorde, la « Centrale Betaalkassen der Gentse Centrale der Zee- en Binnenvaartwerkgevers » (la Caisse centrale de la Centrale des employeurs maritimes et fluviaux du port de Gand), la « Centrale der Werkgevers Zeebrugge » (la Centrale des employeurs du port de Zeebrugge) et la « Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen » (la Centrale des employeurs du port d'Anvers).

Compte tenu de leur agrément, elles sont les seules à pouvoir intervenir comme mandataire des employeurs qui occupent des ouvriers portuaires dans la zone portuaire (les arrêtés royaux du 20 mars 1986 portant agrément d'une organisation d'employeurs en vertu de l'article 3*bis* de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire; du 29 janvier 1986 portant agrément d'une organisation d'employeurs en vertu de l'article 3*bis* de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire; du 4 septembre 1985 portant agrément d'une organisation d'employeurs en vertu de l'article 3*bis* de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire; du 14 juin 2017 portant agrément d'une organisation d'employeurs en vertu de l'article 3*bis* de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire et abrogeant les arrêtés royaux des 10 juillet 1986 et 1er mars 1989 portant agrément d'une organisation d'employeurs en vertu de l'article 3*bis* de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire).

B.2.5. L'article 4 de la loi du 8 juin 1972 dispose :

« Les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.

Les inspecteurs sociaux disposent des pouvoirs visés aux articles 23 à 39 du Code pénal social lorsqu'ils agissent d'initiative ou sur demande dans le cadre de leur mission d'information, de conseil et de surveillance relative au respect des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ».

B.3. Il peut être déduit des dispositions mentionnées en B.2 que la loi du 8 juin 1972 repose sur quatre principes, qui consacrent un système d'emploi fermé de travailleurs dans les zones portuaires visées : (1) le travail portuaire dans les zones portuaires ne peut être effectué que par des ouvriers portuaires reconnus; (2) l'accès au marché du travail portuaire n'est possible que pour les travailleurs reconnus et figurant dans le contingent - aujourd'hui dénommé pool - des ouvriers portuaires, en fonction des besoins en main-d'œuvre; (3) toute personne qui fait exécuter un travail portuaire dans la zone portuaire doit dès lors recruter à cette fin des ouvriers portuaires reconnus et est donc tenue de s'affilier à une organisation représentative des employeurs agréée, qui se charge de l'exécution pratique et administrative de toutes les obligations de droit social; (4) les dispositions du Code pénal social sont applicables aux infractions à ce système.

B.4. L'objectif du législateur était de limiter l'accès à la qualité et au statut d'ouvrier portuaire (déterminé par les conventions collectives de travail et les usages dans les ports) en posant le principe de la reconnaissance et de protéger la profession en interdisant aux travailleurs sans reconnaissance d'exécuter un travail portuaire (*Doc. parl.*, Chambre, 1971-1972, n° 78/1, p. 3; Chambre, 1971-1972, n° 78/2, p. 2). En conférant un ancrage légal à ce statut - qui est étroitement lié au caractère spécifique, difficile et dangereux du travail portuaire -, il cherchait à réserver les activités de manutention des marchandises dans les ports, dont la technicité évolue rapidement, exclusivement à des ouvriers ayant suivi une solide formation professionnelle évaluant autant les qualifications professionnelles que les capacités physiques et intellectuelles (*Doc. parl.*, Chambre, 1971-1972, n° 78/2, pp. 1-2). En instaurant ce statut et le monopole de travail qui s'y attache, il voulait également répondre au souci de garantir la sécurité et d'éviter des accidents du travail, d'une part, et à la nécessité d'avoir chaque jour des ouvriers spécialisés se tenant à la disposition d'un port alliant productivité, service et compétitivité, d'autre part (*Doc. parl.*, Chambre, 1971-1972, n° 78/1, p. 1; Chambre, 1971-1972, n° 78/2, pp. 1 et 3; Sénat, 1971-1972, n° 364, p. 1).

En dépit de l'existence de relations de travail individuelles certes variables entre un ouvrier portuaire reconnu et son employeur direct, le législateur cherchait, en imposant l'affiliation de l'employeur auprès d'une unique organisation d'employeurs agréée par zone portuaire, intervenant en qualité de secrétariat social d'encadrement, à garantir l'égalité de traitement en matière de droits sociaux entre tous les ouvriers portuaires par rapport à toutes les obligations de droit social découlant du statut d'ouvrier portuaire reconnu (*Doc. parl.*, Sénat, 1984-1985, n° 830/2, pp. 1-2).

B.5. Le contenu détaillé du statut de l'ouvrier portuaire reconnu et les obligations de droit social qui en découlent, notamment en ce qui concerne les salaires et autres conditions de travail, sont convenus, par zone portuaire, au sein de la Commission paritaire des ports n° 301 et des sous-commissions qui en dépendent.

Ainsi, les conventions collectives de travail sont conclues entre la Fédération patronale des ports belges (confédération des organisations d'employeurs reconnues mentionnées plus haut) et les syndicats des travailleurs.

B.6. Il ressort de la lecture conjointe des dispositions mentionnées en B.2 que les ouvriers portuaires reconnus disposent d'un monopole légal sur l'exercice, dans un lien de subordination, de l'activité portuaire à l'intérieur de la zone portuaire; que dans les zones portuaires, ces ouvriers portuaires reconnus sont les seuls à pouvoir exécuter également, en plus du chargement et du déchargement de navires au sens strict, d'autres activités et que des personnes ou entreprises qui souhaitent exercer ce type d'activités dans la zone portuaire sont tenues de faire appel à ces ouvriers portuaires reconnus, en respectant les obligations de droit social applicables.

B.7. La juridiction *a quo* demande à la Cour d'examiner la compatibilité des articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 avec les articles 10 et 11 de la Constitution, lus ou non en combinaison avec l'article 23, alinéa 2, de la Constitution, et avec la liberté de commerce et d'industrie, en ce qu'ils obligent les employeurs des zones portuaires à faire appel, pour le travail portuaire, à des ouvriers portuaires reconnus, non seulement pour le chargement et le déchargement de navires au sens strict, mais aussi pour des activités qui pourraient également être effectuées en dehors des zones portuaires.

Cette obligation ne vaut pas à l'égard des employeurs qui font exécuter les mêmes activités, autres que le chargement et le déchargement de navires, en dehors des zones portuaires.

Ainsi, les employeurs qui font exécuter des activités qui ressortissent à la notion de travail portuaire, mais autres que le chargement et le déchargement de navires, sont traités différemment selon l'endroit où ces activités sont exécutées.

B.8.1. Il ressort des dispositions mentionnées en B.2 que le législateur a choisi de ne pas définir la notion de travail portuaire dans la loi en cause. Il s'est limité à déclarer d'application la définition qu'en donnent des arrêtés royaux (article 2 de la loi du 8 juin 1972).

B.8.2. Selon le Conseil des ministres, la question préjudicielle est irrecevable parce que la Cour serait interrogée sur la portée de l'obligation de recourir, pour du travail portuaire, à des ouvriers portuaires reconnus, alors que le travail portuaire, et donc sa portée, serait défini par les arrêtés royaux précités.

B.8.3. S'il est exact que ce sont les arrêtés royaux qui définissent la notion en cause de travail portuaire, ce sont les articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 qui, en en déclarant la définition d'application générale, introduisent le système incriminé de recrutement fermé dans les zones portuaires et donnent lieu, par voie de conséquence, à la différence de traitement en cause dans la question préjudicielle.

La question préjudicielle est recevable.

B.9. La Cour est invitée à vérifier la compatibilité des dispositions en cause avec les articles 10 et 11 de la Constitution, lus en combinaison avec la liberté de commerce et d'industrie et avec l'article 23 de la Constitution.

B.10.1. L'article 23, alinéas 2 et 3, 1<sup>o</sup>, de la Constitution dispose :

« À cette fin, la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice.

Ces droits comprennent notamment :

1<sup>o</sup> le droit au travail et au libre choix d'une activité professionnelle dans le cadre d'une politique générale de l'emploi, visant entre autres à assurer un niveau d'emploi aussi stable et élevé que possible, le droit à des conditions de travail et à une rémunération équitables, ainsi que le droit d'information, de consultation et de négociation collective ».

B.10.2. Il ressort des travaux préparatoires de l'article 23 de la Constitution que le Constituant n'a pas entendu consacrer la liberté de commerce et d'industrie ou la liberté d'entreprendre dans les notions de « droit au travail » et de « libre choix d'une activité professionnelle » (*Doc. parl.*, Sénat, SE 1991-1992, n<sup>o</sup> 100-2/3<sup>o</sup>, p. 15; n<sup>o</sup> 100-2/4<sup>o</sup>, pp. 93 à 99; n<sup>o</sup> 100-2/9<sup>o</sup>, pp. 3 à 10). Une telle approche découle également du dépôt de différentes propositions de « révision de l'article 23, alinéa 3, de la Constitution, en vue de le compléter par un 6<sup>o</sup> garantissant la liberté de commerce et d'industrie » (*Doc. parl.*, Sénat, 2006-2007, n<sup>o</sup> 3-1930/1; Sénat, SE 2010, n<sup>o</sup> 5-19/1; Chambre, 2014-2015, DOC 54-0581/001).

B.10.3. En revanche, la Cour a associé à plusieurs reprises, dans son contrôle du respect des articles 10 et 11 de la Constitution, la liberté de commerce et d'industrie telle qu'elle était autrefois garantie par le décret dit d'Allarde des 2 et 17 mars 1791 et telle qu'elle est garantie actuellement par l'article II.3 du Code de droit économique.

B.10.4. La liberté de commerce et d'industrie ne peut être conçue comme une liberté absolue. Elle ne fait pas obstacle à ce que la loi, le décret ou l'ordonnance règle l'activité économique des personnes et des entreprises. Le législateur compétent n'interviendrait de manière déraisonnable que s'il limitait la liberté de commerce et d'industrie sans aucune nécessité ou si cette limitation était disproportionnée au but poursuivi.

B.10.5. La liberté de commerce et d'industrie est étroitement liée à la liberté professionnelle, au droit de travailler et à la liberté d'entreprise, qui sont garantis par les articles 15 et 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et à plusieurs libertés fondamentales garanties par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après : TFUE), comme la libre prestation des services (article 56 TFUE) et la liberté d'établissement (article 49 TFUE).

B.10.6. Il résulte de ces dispositions conventionnelles que les mesures nationales qui interdisent, gênent ou rendent moins attrayant l'exercice de la libre prestation des services ou de la liberté d'établissement doivent être considérées comme des restrictions à cette liberté.

Les mesures nationales susceptibles de gêner ou de rendre moins attrayant l'exercice des libertés fondamentales garanties par le TFUE peuvent néanmoins être admises dès lors qu'elles répondent à des raisons impérieuses d'intérêt général, qu'elles sont propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles poursuivent et qu'elles ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre (CJUE, grande chambre, 13 novembre 2018, *C-33/17, Čepelnik d.o.o.*, point 42).

B.11. La Cour de justice de l'Union européenne a jugé que le Royaume d'Espagne n'a pas respecté les obligations lui incombant en vertu de l'article 49 TFUE « en obligeant les entreprises d'autres États membres souhaitant exercer l'activité de manutention de marchandises dans les ports espagnols d'intérêt général, d'une part, à s'inscrire auprès de la société anonyme de gestion des dockers ( ' Sociedad Anónima de Gestion de Estibadores Portuarios ') ainsi que, le cas échéant, à participer à son capital et, d'autre part, à recruter en priorité des travailleurs mis à disposition par cette société, dont un nombre minimal de ceux-ci engagé de manière permanente » (CJUE, 11 décembre 2014, C-576/13, *Commission/Espagne*, point 58).

Cet arrêt repose sur les motifs suivants :

« 47. Il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour que les restrictions à la liberté d'établissement, qui sont applicables sans discrimination tenant à la nationalité, peuvent être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général, à condition qu'elles soient propres à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et qu'elles n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif (voir, notamment, arrêts *Commission/Autriche*, C-356/08, EU:C:2009:401, point 42, et *Commission/France*, EU:C:2010:772, point 50).

48. À cet égard, et contrairement à ce que soutient le Royaume d'Espagne, c'est non pas à la Commission, mais aux autorités nationales compétentes qu'il appartient de démontrer, d'une part, que leur réglementation est nécessaire pour réaliser l'objectif poursuivi et, d'autre part, que cette réglementation est conforme au principe de proportionnalité (voir, en ce sens, arrêts *Commission/Finlande*, C-54/05, EU:C:2007:168, point 39, et *Commission/Portugal*, C-438/08, EU:C:2009:651, point 47).

49. En l'occurrence, ledit État membre soutient que le régime portuaire espagnol poursuit, en substance, des objectifs relatifs, d'une part, à la protection des travailleurs et, d'autre part, à la garantie de la régularité, de la continuité et de la qualité du service portuaire de manutention de marchandises, qui constituerait un service public essentiel au regard du maintien de la sécurité dans les ports.

50. S'agissant de la protection des travailleurs, la Cour a reconnu qu'elle figure parmi les raisons impérieuses d'intérêt général qui peuvent justifier des restrictions à la liberté d'établissement (voir, notamment, arrêt *International Transport Workers' Federation et Finnish Seamen's Union*, EU:C:2007:772, point 77 et jurisprudence citée).

51. En outre, il ressort de la jurisprudence de la Cour que l'objectif d'assurer la sécurité dans les eaux portuaires constitue également une raison impérieuse d'intérêt général (arrêt *Naftiliaki Etaireia Thasou et Amaltheia I Naftiki Etaireia*, EU:C:2011:163, point 45) et que le service de lamanage constitue un service technique nautique essentiel au maintien de la sécurité dans les eaux portuaires, qui présente les caractéristiques d'un service public (arrêt *Corsica Ferries France*, EU:C:1998:306, point 60).

52. Dans ces conditions, il y a lieu de relever que de tels objectifs peuvent être légitimement poursuivis par les États membres.

53. Toutefois, la circonstance que le régime portuaire espagnol poursuive un objectif légitime n'est pas suffisante pour justifier valablement la restriction constatée. En effet, conformément à une jurisprudence constante de la Cour, l'application d'une réglementation d'un État membre poursuivant un objectif légitime doit être indispensable pour garantir sa réalisation. En d'autres termes, il faut que le même résultat que celui poursuivi par cette réglementation ne puisse pas être atteint par des règles moins contraignantes que celles mises en œuvre par celle-ci (voir, notamment, arrêts *Collectieve Antennevoorziening Gouda*, C-288/89, EU:C:1991:323, point 15, et *Commission/Portugal*, C-518/09, EU:C:2011:501, point 65).

54. En l'occurrence, force est de constater que, d'une part, le Royaume d'Espagne se borne à critiquer l'analyse effectuée par la Commission sans démontrer le caractère nécessaire des mesures adoptées au titre du régime portuaire espagnol ni le caractère proportionné de celles-ci au regard des objectifs poursuivis.

55. D'autre part, il importe de relever qu'il existe des mesures moins restrictives que celles mises en œuvre par le Royaume d'Espagne, tout en étant de nature à assurer un résultat similaire et à garantir tant la continuité, la régularité et la qualité du service de manutention des marchandises que la protection des travailleurs. Ainsi, par exemple, il serait possible, comme le suggère la Commission, de prévoir que ce sont les entreprises de manutention de marchandises qui, étant en mesure d'embaucher librement des travailleurs permanents ou temporaires, gèrent les bureaux de placement devant leur fournir la main-d'œuvre et organisent la formation de ces travailleurs, ou encore de créer une réserve de travailleurs gérée par des entreprises privées, fonctionnant comme des agences de travail temporaire et mettant des travailleurs à la disposition des entreprises de manutention.

56. Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de conclure que la restriction à la liberté d'établissement qui résulte du régime portuaire espagnol faisant l'objet du recours en manquement introduit par la Commission doit être considérée comme allant au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis et qu'elle n'est, dès lors, pas justifiée.

57. Partant, ledit recours doit être considéré comme fondé » (CJUE, 11 décembre 2014, C-576/13, *Commission/Espagne*, points 47-57).

B.12. Le 28 mars 2014, la Commission européenne a intenté une procédure d'infraction contre la Belgique parce que le système belge relatif à l'organisation du travail portuaire apparaissait, sur certains points essentiels, comme contraire au droit de l'Union européenne, en particulier en ce qui concerne la liberté d'établissement garantie par l'article 49 du TFUE.

Les infractions constatées par la Commission découlaient à la fois de la loi du 8 juin 1972, de ses arrêtés d'exécution, ainsi que des conventions collectives de travail spécifiques (dossier 2014/2088, C(2014) 1874 final). Selon la Commission, le système belge de travail portuaire n'était pas conforme à la liberté d'établissement pour les cinq motifs suivants :

(1) l'interdiction de recruter des ouvriers non reconnus et l'obligation de recruter des ouvriers portuaires exclusivement à partir du pool;

(2) la restriction relative au type de contrat de travail portuaire (le contrat à durée indéterminée est exceptionnellement autorisé);

(3) la restriction relative à la composition des équipes;

(4) l'interdiction du *multitasking* (répartition en catégories professionnelles);

(5) la reconnaissance obligatoire de travailleurs portuaires logistiques.

B.13. Après la mise en demeure de la Commission, ni la loi du 8 juin 1972, ni les principes qui la sous-tendent n'ont été modifiés. En réponse aux griefs de la Commission, un arrêté royal a été pris le 10 juillet 2016 « modifiant l'arrêté royal du 5 juillet 2004 relatif à la reconnaissance des ouvriers portuaires dans les zones portuaires tombant dans le champ d'application de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire ».

Le 17 mai 2017, la Commission a décidé de clore par une décision conditionnelle la procédure d'infraction précitée intentée contre le Royaume de Belgique.

B.14. Compte tenu de ce qui est dit en B.3 et B.5, l'obligation imposée aux entreprises souhaitant effectuer, dans une zone portuaire, un travail portuaire - incluant les activités qui seraient étrangères au chargement et au déchargement de navires -, de ne recourir qu'à des ouvriers portuaires reconnus et de s'affilier obligatoirement à cette fin à une organisation représentative des employeurs reconnue semble restreindre, à l'égard de ces entreprises, le libre choix du personnel et la liberté de négocier les conditions de travail.

Pour pouvoir s'établir dans la zone portuaire, les personnes ou entreprises qui souhaitent développer des activités de travail portuaire sont en effet tenues de recruter des ouvriers portuaires à partir du pool, à des conditions sur lesquelles elles n'ont aucun contrôle.

B.15. Bien que l'obligation de recourir, dans les zones portuaires, à des ouvriers portuaires reconnus pour effectuer les activités qualifiées de travail portuaire, s'applique de manière identique à des entreprises ou à des personnes établies en Belgique ou dans d'autres États membres de l'Union européenne, étant donné ses effets en matière d'organisation du travail et en matière financière, elle semble avoir pour conséquence d'empêcher ou de décourager ces dernières de s'établir dans des zones portuaires belges pour y développer leurs activités économiques.

Dès lors, les articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 semblent impliquer une restriction à la liberté d'établissement au sens de l'article 49 du TFUE.

B.16. La question se pose de savoir si, comme l'a jugé la Cour de justice dans l'arrêt précité du 11 décembre 2014 en ce qui concerne le système espagnol, l'obligation imposée à des personnes ou à des entreprises, qui découle des dispositions en cause, de recourir à des ouvriers portuaires reconnus pour effectuer des activités de travail portuaire au sens de la loi du 8 juin 1972 - incluant les activités étrangères au chargement et au déchargement de navires -, emporte une restriction injustifiée à la liberté d'établissement garantie par l'article 49 du TFUE, compte tenu des différences de réglementation et de la clôture conditionnelle précitée de la procédure d'infraction par la Commission européenne contre la Belgique. Pour répondre à cette question, la Cour doit être fixée quant à l'interprétation de l'article 49 du TFUE au regard des caractéristiques et circonstances spécifiques du cadre légal en cause en matière de travail portuaire.

B.17. L'article 267 du TFUE habilite la Cour de justice à statuer, à titre préjudiciel, aussi bien sur l'interprétation des traités et des actes des institutions de l'Union européenne que sur la validité de ces actes. En vertu du troisième alinéa de cette disposition, une juridiction nationale est tenue de saisir la Cour de justice lorsque ses décisions - comme celles de la Cour constitutionnelle - ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne. En cas de doute sur l'interprétation ou sur la validité d'une disposition du droit de l'Union européenne importante pour la solution d'un litige pendant devant une telle juridiction nationale, celle-ci doit, même d'office, poser une question préjudicielle à la Cour de justice.

Avant de statuer quant au fond, il convient dès lors de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la première question préjudicielle figurant dans le dispositif.

B.18.1. Si la Cour de justice donnait à cette première question une réponse positive, la Cour pourrait en outre, en vertu de l'article 28, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, si elle le juge nécessaire, indiquer par voie de disposition générale les effets de dispositions jugées inconstitutionnelles qui doivent être considérés comme définitifs ou maintenus provisoirement pour le délai qu'elle détermine.

B.18.2. Comme il est dit en B.3, les articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972 fixent les principes fondamentaux de l'organisation du travail portuaire dans certaines zones portuaires. Le constat de l'inconstitutionnalité de ces dispositions aurait pour conséquence que l'obligation de recourir exclusivement à des ouvriers portuaires reconnus, bénéficiant d'un statut spécifique, pour effectuer du travail portuaire dans les ports ne serait pas compatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution, lus en combinaison avec la liberté de commerce et d'industrie et avec l'article 49 du TFUE. C'est au législateur qu'il appartient de mettre fin à l'inconstitutionnalité constatée.

Dans l'attente de l'intervention du législateur, le constat pur et simple de l'inconstitutionnalité des dispositions précitées pourrait avoir pour effet que des milliers d'ouvriers portuaires se trouvent inopinément, pendant un certain laps de temps, dans une situation de grande incertitude en ce qui concerne leur statut juridique sur le marché du travail, les conditions de travail et l'organisation du travail portuaire, ce qui pourrait avoir des conséquences sociales et financières néfastes pour les ouvriers portuaires. Les pouvoirs publics peuvent, dans les mêmes circonstances, être eux aussi confrontés à des conséquences graves.

Étant donné la complexité particulière de la matière, la nécessité de recourir à la concertation sociale pour prévenir le malaise social et l'effet considérable des modifications qui doivent être apportées sur les aspects socio-économiques du travail portuaire, il se pourrait que le législateur ait besoin de temps, en l'espèce, pour adapter le cadre législatif à la Constitution, lue en combinaison avec les exigences du droit de l'Union. Dans ce contexte, il est opportun et nécessaire d'attirer l'attention sur l'adaptation réalisée par étapes et étalée dans le futur du cadre légal belge existant aux exigences du droit de l'Union, qui a été autorisée par la Commission européenne dans sa lettre du 17 mai 2017.

B.18.3. Afin d'éviter, le cas échéant, l'insécurité juridique et le malaise social précités, et afin de permettre au législateur de mettre l'organisation du travail portuaire dans les zones portuaires en conformité avec les obligations découlant des articles 10 et 11 de la Constitution, lus en combinaison avec la liberté de commerce et d'industrie et avec l'article 49 du TFUE, la Cour pourrait, en vertu de l'article 28, alinéa 2, précité, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, maintenir temporairement les effets des articles 1er et 2 de la loi du 8 juin 1972.

B.18.4. En vertu de l'article 267 du TFUE, une juridiction nationale telle que la Cour constitutionnelle est en principe tenue de saisir la Cour de justice afin que celle-ci puisse apprécier si, exceptionnellement, les dispositions de droit interne jugées contraires au droit de l'Union peuvent être provisoirement maintenues, au regard d'une considération impérieuse, et compte tenu des circonstances spécifiques de l'affaire dont cette juridiction nationale est saisie (CJUE, 28 juillet 2016, C-379/15, *Association France Nature Environnement*, point 53).

Avant de statuer quant au fond, il convient dès lors de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la seconde question préjudicielle figurant dans le dispositif.

Par ces motifs,

la Cour

pose, avant de statuer quant au fond, les questions préjudicielles suivantes à la Cour de justice de l'Union européenne :

1. L'article 49 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lu ou non en combinaison avec l'article 56 du même Traité, avec les articles 15 et 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et avec le principe d'égalité, doit-il être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale qui oblige des personnes ou entreprises qui souhaitent exercer dans une zone portuaire belge des activités portuaires au sens de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire - dont des activités qui seraient étrangères au chargement et au déchargement de navires au sens strict - à ne recourir qu'à des ouvriers portuaires reconnus ?

2. En cas de réponse affirmative à la première question, la Cour constitutionnelle peut-elle maintenir provisoirement les effets des articles 1er et 2, en cause, de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire afin d'éviter une insécurité juridique et un malaise social, et afin de permettre au législateur de les mettre en conformité avec les obligations découlant du droit de l'Union européenne ?

Ainsi rendu en langue néerlandaise et en langue française, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 6 juin 2019.

Le greffier,

Le président,

F. Meersschaut

A. Alen