

Passage transfrontalier Belgique - France avec MMA à 44 T

Propositions

1. Contexte économique

Tout à fait indépendamment de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique et sans naturellement qu'une telle mesure puisse être considérée, d'une quelconque manière, comme une des mesures d'accompagnement, la recherche d'une solution garantissant aux opérateurs économiques belges (ou français) de pouvoir traverser la frontière française avec leurs camions dont la MMA n'excède pas 44 tonnes maximum sur 5 essieux, s'impose urgemment.

D'un point de vue économique, la restriction à 40 tonnes constitue une coûteuse perte de charge utile de 4 tonnes.

D'un point de vue environnemental, cette restriction impose corrélativement le recours parfaitement superflu à un plus grand nombre de camions.

Ce sont en effet **20 %** de camions en plus (et autant d'émission de particules et de rejet de CO₂) qui sont nécessaires pour transporter un même volume de marchandises.

2. Contexte juridique

Le cadre juridique de la problématique est fixé par la Directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 modifiée par la directive (UE) 2015/719 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les **poids maximaux autorisés en trafic international**.

Le premier considérant de la directive 2015/719 en fixe la philosophie, à savoir :

*« Il convient de mettre l'accent sur la **nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre**, en particulier celles de dioxyde de carbone (CO₂), de renforcer la sécurité routière, d'adapter la législation pertinente aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter les opérations de transport intermodal, **tout en assurant une concurrence non faussée** et en protégeant les infrastructures routières. »*

La directive 2015/719 n'apporte aucune modification fondamentale au texte de la directive 96/53 qui fixe à 40 tonnes le « poids maximal autorisé » c'est à dire le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un véhicule chargé.

Il est essentiel de souligner que les directives sont des actes législatifs qui fixent des objectifs à tous les pays de l'UE. Chaque pays reste libre d'élaborer ses propres mesures pour les atteindre.¹

¹ http://europa.eu/eu-law/decision-making/legal-acts/index_fr.htm

Les États membres doivent donc transposer la directive dans leur droit national. Il s'agit de rédiger ou de modifier des textes du droit national afin de permettre la réalisation de l'objectif fixé par la directive et d'abroger les textes qui pourraient être en contradiction avec cet objectif.²

Les directives s'imposent aux pays de l'UE mais ne peuvent pas être invoquées par les pays de l'UE contre un particulier (arrêt du 5 avril 1979, Ratti).³

En droit belge, la directive 96/53 est transposée dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Les points 3.2.3 et 3.2.4 de l'article 32 bis y fixent la masse maximum autorisée à **44 tonnes** pour les combinaisons de **5 essieux**.⁴

En droit français, sans oublier de se référer à la Directive 96/53, le Décret n° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur consacre le principe du **44 tonnes** sur **5 essieux** à partir du 1^{er} janvier 2013.⁵

A noter que ce décret ramène à 12 tonnes, la masse maximum autorisée de l'essieu moteur et à 27 tonnes, le groupe de trois essieux (tridem).

3. Proposition de solution

De manière aussi pragmatique que possible, l'UWE, la Febetra et l'UPTR demandent à ce que la Wallonie réclame, fermement et sans délai, des autorités françaises qu'elles confirment officiellement qu'elles ne disposent légalement pas de la possibilité de verbaliser les camions qui passent la frontière française dans le respect du maximum de 44 tonnes sur 5 essieux et de la norme Euro IV au minimum, tel que stipulé dans la réglementation française.

Pour les organisations représentatives des acteurs économiques concernées, l'officialisation de ce fait juridique ne semble pas devoir impliquer pour la Région wallonne la nécessité de réclamer l'ouverture de (longues) négociations diplomatiques.

Dans le même temps, il est évident que la Région wallonne peut souligner que le passage de la frontière pour les transporteurs français, dans ces mêmes conditions et limites, est également légalement autorisé en Belgique.

² <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/union-europeenne/action/textes-juridiques/qu-est-ce-qu-directive.html>

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=URISERV:l14547&from=FR>

⁴ <http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules/309-art32bisc>

⁵ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Poids-lourds-le-44-tonnes-a-5.html>

