

Interdiction du transport transfrontalier à 44 tonnes **Une mesure ni nécessaire, ni contraire aux règles européennes...**



Ce dernier considère que l'interdiction des transports transfrontaliers à plus de 40 tonnes ne viole pas les règles européennes. Dès lors, le Gouvernement français était bel et bien en droit de mettre en œuvre une telle mesure restrictive. Le recours en annulation a donc été rejeté et l'interdiction en question définitivement validée.

La presse spécialisée française ne s'est pas privée d'émettre quelques commentaires lyrico-triomphe, comme s'il s'agissait d'une grande victoire des transports 'made in France'. Un peu rapidement peut-être ...

L'arrêt du Conseil d'Etat français méritait assurément une lecture un peu plus nuancée.

L'interdiction franco-française se fonde sur la directive européenne 96/53 relative aux dimensions et poids maximaux pour le transport sur le territoire européen. Cette Directive précise que les États membres ne peuvent pas interdire le transport de moins de 40 tonnes sur leur territoire. C'est pourtant sur cette seule Directive que les autorités françaises se sont si longtemps reposées pour affirmer qu'elles pouvaient refuser l'accès au territoire hexagonal au transport de plus de 40 tonnes.

Si le Conseil d'État français, dans son Arrêt du 29 septembre, a jugé que l'interdiction française litigieuse n'était pas directement contraire aux prescrits de la Directive 96/53, il a également considéré que la Directive ne prévoit qu'une obligation, faite aux Etats-membres : celle d'autoriser le transport jusqu'à 40

La question du transport transfrontalier de marchandises à 44 tonnes entre la France et la Belgique a déjà fait couler beaucoup d'encre. Et pour cause. Alors que nos deux pays autorisent le transport à 44 tonnes sur leur territoire respectif, le Gouvernement français a décidé d'interdire le transport transfrontalier au-delà de 40 tonnes. En l'occurrence, cette mesure ne semble profiter qu'aux transporteurs français.

Avant août 2021, les autorités françaises ne disposaient d'aucune base juridique leur permettant de sanctionner le transport transfrontalier entre 40 et 44 tonnes. Les multiples tentatives des autorités de contrôle visant à verbaliser, d'une manière ou d'une autre, ces dépassements de poids, se sont montrées vaines. En effet, en cas de contestation des amendes imposées, les autorités françaises finissaient par s'incliner.

Les choses ont changé avec l'introduction du funeste Décret 2021-1006 du 29 juillet 2021.

Ce dernier a explicitement introduit l'interdiction du transport transfrontalier de plus de 40 tonnes dans la réglementation française. Cette adaptation législative n'a d'autre objectif que d'offrir aux autorités de contrôle françaises les cartouches nécessaires afin, d'enfin, leur permettre de sanctionner effectivement les transports transfrontaliers entre 40 et 44 tonnes.

A l'initiative de l'UPTR et de la FE-DIEX (la Fédération de l'industrie extractive), un recours en annulation a été introduit au Conseil d'Etat français et ce, dans l'espoir de voir cette modification législative déclarée illégale. Après un an de procédure, ce 27 septembre 2022, le Conseil d'État français a rendu son Arrêt.

tonnes. La Directive n'interdit pas le transport à plus de 40 tonnes !

Autrement dit, la France n'était nullement dans l'obligation d'interdire les transports de plus de 40 tonnes, afin de se conformer aux règles européennes. En vertu des règles européennes, la France n'est pas obligée d'autoriser le transport à 44 tonnes, pas plus qu'elle n'était obligée de l'interdire.

Entre 40 et 44 tonnes, les règles touchant au transport transfrontalier se trouvent donc actuellement dans une situation qui n'est pas réglementée au niveau européen (sauf pour le transport intermodal de conteneurs maritimes).

Chaque Etat membre dispose de la liberté de réglementer la matière à sa sauce locale. Ce vide juridique

européen a offert l'opportunité à la France de prendre une mesure protectionniste.

La référence faite par le Conseil d'Etat français dans son Arrêt à l'objectif d'harmonisation des réglementations nationales prévu dans la Directive européenne, laisse un goût amer. Ce dernier aurait très bien pu considérer que le transport transfrontalier entre 2 États membres qui autorisent chacun le transport jusqu'à 44 tonnes sur leur propre territoire s'inscrivait dans la logique de cet objectif d'harmonisation.

On regrettera également que le Conseil d'Etat ait fait la sourde oreille aux arguments environnementaux dont il est pourtant actuellement question dans le Green Deal européen.

Au final, il convient assurément de retenir de cet Arrêt (qui doit s'analyser conjointement avec la Directive et son objectif essentiel d'harmonisation) que l'interdiction du transport transfrontalier jusqu'à 44 tonnes ne découle pas directement de la Directive européenne. La France n'avait aucune obligation d'édicter cette restriction protectionniste.

Avec cette importante précision apportée, on peut estimer que la bataille n'est donc pas encore terminée. En effet, l'Europe réfléchit actuellement à apporter des modifications à la Directive européenne 96/53 ...

Mathias Dendievel
Avocat
Transport & Logistiek Advocaten

**WE SOLVE YOUR
LEGAL PROBLEMS
IN TRANSPORT.**

TLA TRANSPORT
EN LOGISTIEK
ADVOCATEN

Bruggesteeweg 315
B 8830 Hoogdele (Roeselare)

T +32 (51) 25 20 31
E info@tl-a.eu

www.tl-a.eu