

Résumés d'arrêts importants

Mai 2012

C-28/09 Commission c/ Autriche, arrêt du 21 décembre 2011

L'interdiction de circulation de certains poids lourds sur l'autoroute de la Vallée de l'Inn, au Tyrol, alors qu'il existait des alternatives moins restrictives pour protéger la qualité de l'air ambiant, méconnaît le principe de la libre circulation des marchandises.

L'autoroute A12 dans la vallée de l'Inn, au Tyrol est l'une des principales voies de communication entre le sud de l'Allemagne et le Nord de l'Italie. Elle est donc très empruntée par les camions. En 2003, après avoir constaté que la valeur limite annuelle de dioxyde d'azote fixée par les directives 96/62/CE et 1999/30/CE avait été dépassée sur cette autoroute, en particulier au point de contrôle de Vomp/Ratstätte, les autorités autrichiennes ont décidé de limiter la densité du trafic routier. **Pour ce faire, elles ont finalement adopté une interdiction de circuler aux camions de plus de 7,5 tonnes transportant certaines marchandises, sur un tronçon de 46 kilomètre de l'autoroute.**

Dans un premier arrêt rendu le 15 novembre 2005 (*C-320/03 Commission c/ Autriche*), la Cour, saisie par la Commission, a jugé que cette interdiction était incompatible avec le principe de libre circulation des marchandises en ce qu'elle était disproportionnée au regard de l'objectif poursuivi, à savoir la protection de la qualité de l'air. La Cour a en particulier souligné qu'avant de prendre une mesure aussi radicale **qu'une interdiction sectorielle de circuler**, il incombait aux autorités autrichiennes d'examiner attentivement la possibilité de recourir à des mesures moins restrictives et de ne les écarter que si leur caractère inadéquat, au regard de l'objectif poursuivi, était clairement établi.

Suite à cet arrêt, les autorités autrichiennes ont progressivement mis en œuvre de nouvelles mesures, notamment une limitation de vitesse à 100 km/h sur un tronçon de l'autoroute, remplacée par une limitation de vitesse variable, et l'interdiction de circulation de poids lourds en fonction de leurs émissions (établie par des normes européennes d'émission, dites "normes Euro"). Après avoir constaté que la qualité de l'air ne s'était pas suffisamment améliorée, elles ont décidé d'adopter une nouvelle restriction sectorielle similaire à celle de 2003, cette fois-ci sur un tronçon encore plus important (86 km).

De nouveau saisie d'un recours en manquement par la Commission, la Cour confirme l'existence d'une restriction au principe fondamental de la libre circulation des marchandises. La circonstance que la mesure litigieuse fait partie d'un plan visant au respect des valeurs limites de dioxyde d'azote et donc des obligations de l'Autriche au regard des directives précitées d'une part, et qu'un mode alternatif de transport pour les marchandises concernées a été prévu (par voie ferroviaire) d'autre part, est sans influence sur l'existence d'une telle restriction.

La Cour juge ensuite que l'interdiction sectorielle de circuler constitue une mesure adéquate pour la réalisation des objectifs de protection de l'environnement et de la santé. A ce titre, elle relève en particulier que cette interdiction permet de réduire d'environ 1,5% les émissions d'oxyde d'azote dans la zone concernée, sur une année. Elle souligne également la cohérence entre la volonté de développer le transport par voie ferroviaire des marchandises qui s'y prêtent et le fait que la mesure d'interdiction vise

précisément ces marchandises et laisse en conséquence circuler des poids lourds plus polluants qui n'en transportent pas.

La Cour juge en revanche que l'interdiction litigieuse va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi. Elle considère que la Commission a présenté deux mesures alternatives, moins restrictives, dont les autorités autrichiennes n'ont pas démontré le caractère inadéquat. La première de ces mesures est l'extension de l'interdiction de circuler frappant les camions relevant de certaines classes Euro à ceux relevant d'autres classes, dont il n'est pas établi qu'elle n'aurait pas pu contribuer à l'objectif poursuivi de manière aussi efficace que l'interdiction sectorielle de circuler. La seconde consiste à remplacer la limitation de vitesse variable par une limitation de vitesse permanente à 100 km/h. La circonstance que cette limitation ne serait pas respectée dans la pratique par les usagers ne peut pas être utilement invoquée par les autorités autrichiennes, à qui il appartient de prendre les mesures contraignantes nécessaires assorties, le cas échéant, de sanctions. Cette solution présente un potentiel de réduction des émissions de dioxyde d'azote qui n'a pas, selon la Cour, suffisamment été pris en compte par l'Autriche.

La Cour accueille en conséquence le recours en manquement de la Commission.