



L'interdiction de circulation des camions transportant certaines marchandises sur l'autoroute de la vallée de l'Inn au Tyrol est incompatible avec la libre circulation des marchandises

En effet, le caractère inadéquat des principales mesures alternatives mises en avant par la Commission en tant que mesures moins restrictives n'a pas été clairement établi

L'autoroute A 12 dans la vallée de l'Inn, au Tyrol (Autriche) est l'une des principales voies de communication entre le sud de l'Allemagne et le nord de l'Italie. Après avoir constaté que la valeur limite annuelle de dioxyde d'azote (NO₂), fixée par deux directives européennes¹, avait été dépassée sur cette autoroute, l'Autriche a pris des mesures afin de réduire la pollution au niveau prescrit par ces directives. À cette fin, les autorités autrichiennes ont adopté, en 2003, une interdiction de circuler aux camions de plus de 7,5 tonnes transportant certaines marchandises (déchets, cailloux, des terres, véhicules à moteur, rondins ou céréales) et ce, sur un tronçon de 46 km de l'autoroute A 12.

Toutefois, par un arrêt rendu le 15 novembre 2005, la Cour de justice³ ayant été saisie par la Commission, a jugé que cette interdiction était incompatible avec le principe de la libre circulation des marchandises car elle était disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi, à savoir la protection de la qualité de l'air.

À la suite de cet arrêt, les autorités autrichiennes ont progressivement mis en œuvre de nouvelles mesures pour assurer le respect de la valeur limite pour le dioxyde d'azote, fixée par les directives. Ces mesures comportaient notamment une limitation de vitesse à 100 km/h sur un tronçon de l'autoroute A 12, remplacée par la suite par une limitation de vitesse variable, ainsi que l'interdiction de la circulation des poids lourds relevant de certaines classes Euro⁴.

À défaut d'une amélioration de la qualité de l'air sur l'autoroute A 12, les autorités autrichiennes ont adopté une interdiction de circuler pour les camions de plus de 7,5 tonnes, transportant certains produits sur un tronçon de l'autoroute, cette fois-ci, de près de 84 kilomètres. En effet, elles ont considéré que le transport sur le territoire autrichien de ces produits, quasi identiques à ceux visés par l'interdiction introduite en 2003, devrait être réalisé par des modes de transport alternatifs – tel que le transport ferroviaire – plus respectueux de l'environnement.

Cependant, la Commission a considéré que cette nouvelle interdiction sectorielle de circuler sur l'autoroute A 12 constituait, elle aussi, une entrave non justifiée au principe de la libre circulation des marchandises. Dans ces circonstances, elle a saisi la Cour de justice afin de constater ce prétendu manquement.

¹ Directive 96/62/CE du Conseil, du 27 septembre 1996, concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant (JO L 296, p. 55) et la directive 1999/30/CE du Conseil, du 22 avril 1999, relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant (JO L 163, p. 41), telle que modifiée par la décision 2001/744/CE de la Commission, du 17 octobre 2001 (JO L 278, p. 35). Ces directives sont abrogées depuis le 11 juin 2010 par la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 mai 2008, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152, p. 1). Néanmoins, compte tenu de la date des faits, celles-ci demeurent applicables au présent litige.

³ Arrêt de la Cour, du 15 novembre 2005, Commission / Autriche ([C-320/03](#)), voir aussi CP [97/05](#).

⁴ Normes européennes d'émission, dites « normes Euro ».

Dans son arrêt rendu ce jour, la Cour rappelle, tout d'abord, que les États membres sont tenus de veiller à ce que la valeur limite de dioxyde d'azote, fixée par les directives, ne soit pas dépassée sur leur territoire. Dans ce contexte, les directives autorisent les États membres à prendre les mesures nécessaires au respect de cette valeur limite. Toutefois, si les États membres disposent d'un pouvoir d'appréciation pour adopter ces mesures, celui-ci doit être exercé dans le respect des règles de l'Union, notamment dans le respect du principe de la libre circulation des marchandises.

En l'espèce, la Cour constate que l'interdiction sectorielle de circulation fait obstacle au transport routier de certains produits dans la vallée de l'Inn. Or, **une telle mesure constitue une restriction à la libre circulation de ces marchandises**. De même, la Cour souligne que l'existence de solutions alternatives pour le transport de ces produits – telles que le transport ferroviaire ou l'utilisation des autres autoroutes – n'est pas de nature à écarter l'existence d'une restriction. En effet, en contraignant les entreprises concernées à rechercher des solutions de remplacement rentables pour le transport des marchandises visées, l'interdiction sectorielle de circuler est susceptible d'affecter de manière substantielle le transit des marchandises entre l'Europe septentrionale et le nord de l'Italie.

Néanmoins, la Cour rappelle qu'**une restriction à la libre circulation des marchandises peut être justifiée pour autant qu'elle constitue une mesure adéquate et nécessaire pour la réalisation d'un objectif d'intérêt général, tel que la protection de l'environnement**. À cet égard, la Cour relève que la réglementation autrichienne contribue effectivement à la protection de l'environnement car elle permet de réduire les émissions de polluants atmosphériques et entraîne une amélioration de la qualité de l'air dans la vallée de l'Inn. Ainsi, l'interdiction contestée constitue une mesure adéquate pour la réalisation de l'objectif d'intérêt général.

La Cour examine ensuite si cet objectif aurait pu être atteint par des mesures moins restrictives. Ainsi que la Cour l'a souligné par son arrêt rendu en 2005, il incombe aux États membres, avant d'adopter une mesure aussi radicale qu'une interdiction de circuler sur un tronçon d'autoroute constituant une voie de communication vitale entre certains de ces États, d'examiner attentivement la possibilité de recourir à des mesures moins restrictives de la liberté de circulation et de ne les écarter qu' si leur caractère inadéquat, au regard de l'objectif poursuivi, était clairement établi.

À cet égard, en ce qui concerne la solution proposée par la Commission qui consistait à étendre l'interdiction de circuler frappant les poids lourds relevant de certaines classes Euro à ceux relevant d'autres classes, la Cour considère que les normes Euro reflètent de manière fiable les émissions effectives des véhicules en ce qui concerne les oxydes d'azote. Selon la Cour, il n'est pas établi qu'une telle extension n'aurait pas pu contribuer à l'objectif recherché de manière aussi efficace que la mise en œuvre de l'interdiction sectorielle de circuler.

Enfin, quant à la solution consistant à remplacer la limitation de vitesse variable par une limitation de vitesse permanente à 100 km/h, la Cour n'accepte pas l'argument du gouvernement autrichien selon lequel cette dernière mesure ne serait pas respectée dans la pratique par les usagers de la route. Dans ce contexte, l'Autriche ne saurait se fonder sur la vitesse moyenne effectivement mesurée sur la zone concernée, à savoir 103 km/h, pour apprécier les effets de la mise en œuvre d'une limitation de vitesse permanente à 100 km/h. Elle serait, au contraire, tenue d'assurer le respect effectif de cette limitation par le biais de mesures contraignantes assorties, si nécessaire, de sanctions. Dans ces circonstances, la Cour constate que la solution proposée par la Commission présente un potentiel de réduction des émissions de dioxyde d'azote qui n'a pas été suffisamment pris en compte par cet État membre.

Par conséquent, **la Cour constate que l'Autriche, en adoptant une interdiction sectorielle de circuler sans avoir suffisamment examiné la possibilité de recourir à d'autres mesures moins restrictives, a restreint la libre circulation des marchandises d'une manière disproportionnée**.

RAPPEL: Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais.

Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice, au stade du premier arrêt.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Marie-Christine Lecerf ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106