CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. CARL OTTO LENZ

présentées le 17 mars 1987 *

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

La question préjudicielle posée par le tribunal de police de Harelbeke dans son jugement du 4 juin 1986 appelle de notre part les observations qui suivent.

1. 1. Nous estimons qu'une interprétation des dispositions du droit communautaire mentionnées dans la question n'est nécessaire que dans la mesure où un véhicule autorisé à circuler en France et correspondant aux normes françaises, qui devait effectuer un transport international à destination de la Belgique, s'est vu interdire de circuler dans ce pays au motif qu'il ne correspondait pas aux normes belges relatives à la hauteur maximale autorisée. Telle était, en effet, la situation de fait à la base de la procédure au principal. Il n'y a pas lieu, en revanche, d'examiner en l'espèce ce qui se passerait s'il avait été envisagé d'importer un véhicule de ce type en Belgique et si l'autorisation d'importer avait été refusée pour le même motif. Bien que la Commission ait formulé des remarques sur ce point, cet examen ne nous semble pas nécessaire.

2. 2. Ces précisions étant apportées, il y a lieu de s'interroger, tout d'abord, sur les éléments pouvant résulter, à cet égard, des dispositions du traité relatives à la libre circulation des services. Le tribunal de renvoi a commencé, il est vrai, par la libre circulation des marchandises, mais il nous paraît plus logique, eu égard à la situation de fait, d'examiner en premier lieu la question sous l'angle de la circulation des services.

3. L'article 61 du traité renvoie, pour la libre circulation des services en matière de transports, aux dispositions du « titre relatif aux transports ». C'est donc par là qu'il nous faut commencer.

4. Il n'y a manifestement pas lieu de se référer en l'espèce à l'article 76, selon lequel aucun des États membres ne peut, jusqu'à l'établissement des dispositions visées à l'article 75, paragraphe 1, rendre moins favorables, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres États membres par rapport aux transporteurs nationaux, les dispositions diverses régissant la matière à l'entrée en vigueur du traité. Cela résulte principalement du fait que, à l'époque considérée dans la procédure au principal, à savoir au mois d'août 1985, la directive du Conseil « relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers » avait déjà été adoptée — sur la base, entre autres, de l'article 75 (cette directive, datée du 19 décembre 1984, a été publiée au JO 1985, L 2, p. 14).

5. L'article 3 de cette directive — et cela nous paraît particulièrement important — dispose que:

« ... Les États membres ne peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire en trafic international de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout État membre pour des raisons concernant les poids et les dimensions si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées à l'annexe I... »

* Traduit de l'allemand.

6. La hauteur maximale indiquée à l'annexe I — point 1.3 — pour tout véhicule est de 4 mètres. On peut donc d'emblée en conclure que les États membres sont en droit de refouler les véhicules dépassant la dimension maximale susmentionnée.

7. On ne doit pas oublier, il est vrai, que l'article 7 de la directive ne prévoyait — pour ce qui nous intéresse ici — l'obligation de se conformer à celle-ci qu'à partir du 1er juillet 1986. Il est toutefois clair que cette date constitue une date limite. Chaque État membre était donc libre de prendre toutes les mesures d'application nécessaires dès l'entrée en vigueur de la directive. Or, puisqu'en Belgique le droit national était déjà conforme — en ce qui concerne la hauteur maximale — aux dispositions de la directive, on peut dès lors considérer que toutes les mesures d'application de celle-ci avaient déjà été prises dans ce pays.

8. La seule conclusion possible est donc que les dispositions spéciales applicables aux transports (l'intervention d'autres dispositions que celles-ci est assurément exclue en l'espèce) ne fournissent aucun élément de nature à affecter la validité des dispositions en cause du droit belge et de leur application à une situation existant au mois d'août 1985.

3. 9. En ce qui concerne les « dispositions sur la libre circulation des marchandises » qui ont été invoquées par ailleurs, il nous paraît certes nécessaire de les examiner, puisque le juge national nous a expressément demandé de le faire.

10. *a)* Nous estimons, toutefois, qu'on ne saurait valablement s'y référer dans l'idée que les dispositions belges interdisant l'*utilisation momentanée* de certains véhicules étrangers en Belgique auraient pour effet d'entraver la circulation des marchandises, au nombre desquelles figurent, également, les moyens de transport. Il est inutile de rechercher, à cet égard, si l'article 30 du traité s'applique effectivement à l'introduction non définitive, uniquement provisoire, de marchandises dans un autre État membre.

11. *b)* On peut dire, en tout état de cause, que dans une situation telle que celle de la procédure au principal, où les véhicules ne sont que l'instrument d'une prestation de services, ce sont les dispositions relatives à ce secteur qui doivent l'emporter. Si aucun doute ne résulte de l'examen de celles-ci, il ne peut être fait appel, en outre, aux règles applicables à la circulation des marchandises.

12. *c)* Tout au plus pourrait-on, par conséquent, envisager une application de l'article 30 eu égard à une éventuelle *atteinte indirecte* à la libre circulation des marchandises, à savoir à la circulation des marchandises devant être transportées dans des véhicules interdits en Belgique. Cependant, il paraît tout d'abord extrêmement douteux qu'on puisse réellement tenir pour fondée une interprétation aussi extensive de l'article 30, englobant donc les « entraves » du type considéré, car, d'un point de vue réaliste, l'exclusion d'*un seul* des modes de transport disponibles dans le pays de départ des marchandises peut difficilement, eu égard aux diverses autres possibilités existantes, être considérée comme une véritable entrave à la circulation des marchandises.

13. *d)* Il faudrait, en tout état de cause, prendre en compte — à supposer qu'on estime que l'application de l'article 30 à une situation telle que celle de la procédure au principal est envisageable — l'éventualité d'une justification sur la base de l'article 36 (au titre des raisons de sécurité publique).

14. Sur ce point, il faut admettre — et il est utile, à cet égard, de se reporter également aux considérants de la directive citée, qui mettent l'accent, entre autres, sur l'idée de sécurité routière — que les véhicules d'une hauteur supérieure à la hauteur autorisée sont exclus de la circulation en Belgique eu

égard aux particularités du réseau routier, lequel comporte quantité d'obstacles tels que des ponts, des tunnels, des lignes électriques et autres, susceptibles d'entraîner des accidents graves avec des véhicules plus hauts.

15. Il est intéressant de noter que, même dans le pays où une hauteur supérieure est autorisée, on exige expressément, comme cela a été dit lors de la procédure orale, une vigilance particulière des utilisateurs de tels véhicules. D'après ce qu'on nous a exposé, cela résulte clairement d'une disposition française.

16. *e)* On ne peut pas non plus envisager sérieusement d'avoir recours à des mesures moins radicales, telles que l'indication d'itinéraires de déviation pour les véhicules d'une hauteur excessive ou l'installation de panneaux indicateurs aux endroits critiques. Cela est tout à fait exclu, étant donné qu'il n'existe pas partout des possibilités adéquates de déviation et que, sur de tels itinéraires, les risques d'accidents augmenteraient du fait qu'ils ne seraient pas adaptés à une circulation accrue de véhicules lourds. Il faut également reconnaître que des panneaux indicateurs pourraient, en fin de compte, ne pas être vus et qu'ils ne garantissent donc pas une sécurité suffisante.

17. *f)* La conclusion qui s'impose est donc qu'aucune disposition relative à la libre circulation des marchandises ne fournit non plus d'éléments susceptibles de s'opposer à l'application de la réglementation belge en cause dans le litige au principal.

4. 18. Le problème de l'application de l'article 85 du traité CEE, qui a été mentionné par le jugement de renvoi (mais qui n'apparaît pas dans la question proprement dite) peut — à supposer qu'on estime nécessaire de l'aborder — être traité en quelques mots. On sait que cette disposition a été invoquée par le défenseur du prévenu, selon lequel la réglementation belge en cause aurait pour effet d'entraver la concurrence, notamment dans la mesure où elle avantagerait les entreprises de transports belges dans la concurrence — étant donné que les entreprises françaises ne pourraient pas utiliser en Belgique la plus grande partie de leur parc automobile.

19. *a)* On relèvera sur ce point que l'article 85 n'intervient, à l'évidence, pas directement dans une situation comme celle de la procédure au principal, étant donné qu'il ne s'agit aucunement d'un comportement d'entreprises ou d'associations d'entreprises ayant des effets sur la concurrence, mais de l'appréciation d'une réglementation.

20. *b)* On ne voit pas davantage comment on pourrait reprocher à l'État belge une quelconque violation du droit communautaire de la concurrence (eu égard, le cas échéant, à l'article 5 du traité). A la vérité, on ne saurait parler ici d'une véritable entrave à la concurrence, car la concurrence existe, en tout état de cause, sur le marché belge des transports, que ce soit entre les entreprises belges ou, dans la mesure définie par la politique commune en matière de transports, entre les entreprises belges et les entreprises de transports d'autres États membres y compris la France, pour autant que ces dernières se conforment aux dimensions maximales prévues. On ne saurait donc, là encore, envisager d'invoquer l'article 85 contre les dispositions belges en cause.

21. Nous estimons donc que notre réponse à la question soumise par le tribunal de police de Harelbeke ne peut être que la suivante:

« Les dispositions du droit communautaire en matière de libre circulation des marchandises et de libre circulation des services (y compris le titre relatif aux transports) ne peuvent pas être interprétées en ce sens que les États membres ne seraient pas en droit de fixer pour les véhicules une hauteur maximale telle que mentionnée par ailleurs par la directive du Conseil du 19 décembre 1984, et qu'il leur serait interdit d'exclure de la circulation sur leurs voies publiques les véhicules d'autres États membres non conformes à la limite ainsi fixée. »