Jugt no 2094/2008

Audience publique du 19 juin 2008

Le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, **douzième chambre**, a rendu le jugement qui suit:

Dans la cause du Ministère Public contre

X.), né le (…) à (…) (Pologne), demeurant à D-(…), (…) ;

- p r é v e n u -

F A I T S :

Par citation du 11 avril 2008 Monsieur le Procureur d'Etat près le tribunal d'arrondissement de Luxembourg a requis le prévenu de comparaître à l'audience publique du 29 mai 2008 devant le tribunal correctionnel de ce siège pour y entendre statuer sur la prévention suivante:

Infraction à l'article 3 bis du règlement grand-ducal du 1ier mars 2007 sur les transports par route de marchandises dangereuses, modifié par celui du 3 mars 2004 et du 1ier mars 2007 ;

A l'appel de la cause à cette audience Madame la vice-présidente constata l'identité du prévenu et lui donna connaissance de l'acte qui a saisi le tribunal.

Le témoin **T1.)** fut entendu en ses déclarations orales après avoir prêté le serment prévu par la loi.

Le prévenu **X.)** fut entendu en ses explications et moyens de défense.

La représentante du Ministère Public, Dominique PETERS, premier substitut du Procureur d'Etat, résuma l'affaire et fut entendue en son réquisitoire.

Le tribunal prit l'affaire en délibéré et rendit à l'audience publique de ce jour, date à laquelle le prononcé avait été fixé,

L E J U G E M E N T Q U I S U I T :

Vu la citation à prévenu du 11 avril 2008 régulièrement notifiée à **X.)** .

Les faits

Il résulte des éléments du dossier, notamment du procès-verbal n° 2181 du 17 décembre 2007 du C.I. Grevenmacher, des dépositions du témoin **T1.)** à l'audience et des aveux du prévenu **X.)** que les faits se sont déroulés comme suit :

En date du 17 décembre 2007, le prévenu **X.)** était de passage à Trèves. Pour profiter des prix d'essence au Luxembourg, il achète un tonneau et se rend à la station d'essence TOTAL sur l'aire de Messenich, autoroute A1.

A la station, le prévenu pompe du carburant diesel dans le tonneau qu'il a posé dans le coffre de son véhicule. Pour une raison restée inconnue, le tonneau s'est renversé de sorte que le carburant s'est déversé. Le prévenu ayant par la suite circulé sur l'aire d'autoroute, le carburant s'est réparti sur tout le parking.

Les pompiers ont du intervenir pour nettoyer le parking à l'aide d'un équipement spécial.

A l'audience, le prévenu admet la réalité de ces faits. Il y a cependant désaccord en ce qui concerne la quantité de diesel qui se trouvait dans le tonneau.

Le libellé de la citation se réfère à une quantité de 205,42 lites. Le prévenu admet uniquement avoir versé environ 120 lites dans le tonneau.

A l'audience, le témoin **T1.)** déclare que le prévenu lui disait au moment des faits qu'il avait pris 200 litres d'essence.

D'après le ticket de caisse qui figure au dossier, le prévenu avait pris et payé 205,42 lites pour un prix de 206,86 euros.

Toutefois, le prévenu explique que ce ticket de caisse reprend tant les 80 lites qu'il aurait pompées dans le réservoir de sa voiture que les 120 lites qu'il aurait versées dans le tonneau.

Dans le procès-verbal de police n° 2181 prémentionné, il est acté que : « *Der Fahrer des Fahrzeugs … erklärte … zuvor ein 200 Liter Fass betankt zu haben* », ce qui se réfère uniquement au volume potentiel du tonneau et ne contredit donc pas les affirmations du prévenu.

Devant les services de police, le prévenu **X.)** avait déclaré (annexe 1 au procès-verbal n° 2181 prémentionné) : « *Heute mittag habe ich ein leeres Fass von 200 Liter in Trier gekauft und wollte dieses volltanken. Ich denke ich hatte etwa für 120 Euro vollgetankt* ».

Les explications du prévenu sont cohérentes, et il n'est pas exclu qu'il y ait eu un malentendu quant aux quantités lors du premier échange de paroles avec les agents de police.

Les dires du prévenu sont encore corroborés par le fait que le tonneau n'avait qu'une capacité maximale de 200 litres, de sorte que nécessairement une partie des 205,42 litres a été versée autre part.

Au regard des ces éléments, il n'est pas établi que le prévenu ait effectivement versé 205,42 lites dans le tonneau, en plus d'avoir fait le plein de son véhicule.

Il y a dès lors lieu de retenir que 120 litres de diesel ont été versés dans le tonneau qui se trouvait dans le coffre de la voiture.

Le prévenu déclare avoir acheté le carburant en réserve pour son usage professionnel et n'aurait pas eu l'intention de la revendre. Aucun élément du dossier ne permet de contredire cette affirmation.

Il est encore constant en cause que le prévenu ne dispose pas d'un permis de conduire ADR.

<u>En droit</u>

Le Ministère Public reproche au prévenu d'avoir enfreint l'article 3bis du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

L'article 3 bis du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 prémentionné énonce :

> *« Les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas au transport du carburant contenu dans les réservoirs d'un véhicule routier et destiné à sa propulsion ou au fonctionnement d'un de ses équipements.*
>
> *En plus de la capacité totale des réservoirs à carburant fixes, <u>un maximum de 20 litres de carburant</u> de réserve peut être transporté par véhicule ou par ensemble de véhicules dans un ou plusieurs récipients à carburant portatifs, en acier ou en matière plastique, parfaitement étanches et fermés ».*

<u>I – Quant à la validité de la disposition</u>

Il y a lieu d'analyser la validité de l'article 3bis du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 au regard des normes de droit supérieur.

L'article 3bis n'est pas à interpréter en ce sens qu'il interdirait de manière absolue de transporter plus de 20 litres de carburant en dehors du réservoir. Il résulte du contexte que cet article déclare que des quantités supérieures à 20 litres de carburant ne peuvent être transportées que dans le respect de l'ensemble de la règlementation ADR sur les marchandises dangereuses.

L'article 3bis définit ainsi le champ d'application de la règlementation ADR au Luxembourg

D'après le point 1.1.3.1. de l'Annexe A de la convention ADR, les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas :

« au transport de marchandises dangereuses effectué par des particuliers lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisir ou sportives à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport. Les marchandises dangereuses en GRV, grands emballages ou citernes ne sont pas considérées comme étant emballées pour la vente au détail »;

La réglementation internationale exclut donc de son champ d'application tout transport destiné à un usage personnel sans fixer des quantités maximales.

Il y a dès lors lieu d'analyser si le Luxembourg est en droit d'étendre le champ d'application de la règlementation ADR au-delà du champ d'application défini par la convention.

Aucune disposition de la convention ADR ne s'oppose à ce qu'un Etat signataire déclare applicable par renvoi la règlementation ADR à des véhicules non visés par celle-ci.

La disposition luxembourgeoise est dès lors valable au regard du droit international.

Toutefois, les dispositions de l'ADR n'ont pas uniquement vocation à s'appliquer en tant que convention internationale mais ont également été reprises au niveau communautaire dans le cadre de la Directive 94/55/CE du conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, telle que modifiée.

En cas de conflit entre une norme de droit interne et une norme de droit international ayant des effets directs dans l'ordre juridique interne, la règle établie par le Traité doit prévaloir. Cette règle s'impose plus particulièrement lorsque le conflit existe entre une norme de droit interne et une norme communautaire puisque les traités qui ont créé le droit communautaire ont institué un nouvel ordre juridique au profit duquel les Etats membres ont limité l'exercice de leurs pouvoirs souverains dans les domaines que ces traités déterminent (Conseil d'Etat, 21 novembre 1984, Pas. 26, p. 174).

Il est constant en cause que le prévenu **X.)** s'apprêtait à traverser la frontière, de sorte qu'il s'agit non pas d'un transport purement national, mais d'un transport international entre deux Etats membres.

L'article 5 alinéa 1er de la Directive 94/55/CE énonce :

« Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, notamment celles concernant l'accès au marché, les États membres conservent le droit de réglementer ou d'interdire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité pendant le transport telles que, notamment, des raisons liées à la sûreté nationale ou à la protection de l'environnement, le transport de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire ».

Cette disposition peut s'interpréter a contrario que les Etats membres n'ont plus compétence pour édicter des règles supplémentaires ayant trait au transport de marchandises dangereuses sur route pour des raisons de sécurité pendant le transport.

En effet, un des objectifs poursuivis par la directive est en effet de combattre les disparités nationales: *« que ces disparités entravent la libre prestation des services de transport, ainsi que la libre circulation des véhicules et des équipements de transport; que, pour éliminer ces entraves, il importe de définir des règles uniformes applicables à l'ensemble des transports intracommunautaires* » (3e Considérant de la Directive 94/55/CE)

On ne peut donc conclure que la Directive se limite à une harmonisation *a minima* et laisse aux Etats Membres la liberté de fixer des règles plus strictes, alors que de telles règles pourraient entraver la libre circulation des marchandises.

En effet le carburant est une marchandise susceptible d'être achetée par des consommateurs transfrontaliers et bénéficie dès lors du principe de la libre circulation des marchandises érigé au niveau communautaire. En limitant le transport des quantités de cette marchandise, le Luxembourg a posé un obstacle à la libre circulation de cette marchandise.

Il résulte du contexte réglementaire global que l'article 3bis du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 vise exclusivement la sécurité pendant le transport et n'a trait ni à la sûreté nationale ni à la protection de l'environnement. Il y a lieu en particulier de se référer à la loi-cadre qui est la loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques

L'article 5 alinéa 4 de la prédite directive prévoit par ailleurs une procédure spéciale lorsqu'un Etat Membre estime qu'il est nécessaire de déroger à la réglementation communautaire, procédure non suivie en l'espèce :

> *« Si un État membre estime que les dispositions applicables en matière de sécurité se sont révélées insuffisantes en cas d'accident ou d'incident pour limiter les dangers inhérents au transport et s'il est urgent d'agir, il notifie à la Commission, au stade de projet, les mesures qu'il envisage de prendre. La Commission, agissant selon la procédure visée à l'article 9, décide s'il y a lieu d'autoriser la mise en œuvre desdites mesures et en détermine la durée ».*

II – Conclusion

Il découle de ce qui précède que l'article 3bis, en ce qu'il soumet certains transports à des fins privées à la réglementation ADR, et ce pour des raisons de sécurité, est contraire au droit communautaire.

Il y a dès lors lieu d'écarter l'application de l'article 3bis du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 dans le cadre de la présente affaire.

Etant donné que la réglementation ADR et les règles sur le transport de marchandises dangereuses sur route ne sont pas applicables en l'espèce à **X.)** qui a effectué le transport à des fins exclusivement privées, il ne saurait se voir reproché le non-respect de ces dispositions.

Par conséquent en droit, le prévenu n'a pas pu enfreindre l'article 3bis, ni l'article 62 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003, de sorte que les peines prévues par la loi du 9 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques n'ont pas vocation à s'appliquer en l'espèce.

Il y a dès lors lieu d'acquitter le prévenu **X.)** :

« als Fahrer eines Transporters, folglich als Täter,

am 17. Dezember 2007, um 19 Uhr 20, auf dem Parkplatz auf der Raststätte Mesenich der Autobahn A1, unbeschadet der genauen Orts- und Zeitangaben,

in Zuwiderhandlung zum Artikel 3bis des großherzoglichen Reglements vom 1. März 2007 betreffend den Strassengefahrengüterverkehr, mehr als 20 Liter Kraftstoff in einem undichten Behälter mit sich geführt zu haben, in vorliegendem Falle 205,42 Liter Diesel in einem undichten Blechbehälter im Kofferraum seines Nutzfahrzeuges mit sich geführt zu haben.»

P A R C E S M O T I F S :

le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, douzième chambre, siégeant en matière correctionnelle, statuant **contradictoirement**, le prévenu entendu en ses explications et moyens de défense et la représentante du Ministère Public entendue en son réquisitoire,

a c q u i t t e le prévenu **X.)** de l'infraction non établie à sa charge;

le **r e n v o i e** des fins de sa poursuite pénale sans peine ni dépens;

l a i s s e les frais de sa poursuite pénale à charge de l'Etat.

Par application des articles 179, 182, 184, 189, 190, 190-1, 191, 194, 195 et 196 du Code d'Instruction Criminelle qui furent désignés à l'audience par Madame la vice-présidente.

Ainsi fait et jugé par Brigitte KONZ, vice-présidente, Simone PELLES, premier juge, et Jean-Luc PUTZ, juge-délégué, et prononcé par Madame la vice-présidente en audience publique au Palais de Justice à Luxembourg, en présence de Stéphane PISANI, attaché de Justice, et de Andrée MOULIN, greffier, qui, à l'exception du représentant du Ministère Public, ont signé le présent jugement.