

N° 6785

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège, le 3 octobre 2014

* * *

*(Dépôt: le 2.3.2015)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (24.2.2015).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article unique.....	7
5) Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier.....	7
6) Fiche financière	18

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège, le 3 octobre 2014.

Palais de Luxembourg, le 24 février 2015

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Est approuvé le Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d’inspection du transport routier, fait à Liège, le 3 octobre 2014.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d’inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014, (communément appelé „Traité de Liège“ au niveau Benelux) vise une plus grande coopération entre les organes de contrôle des différents partenaires Benelux (Luxembourg, Pays-Bas, Belgique, Flandre, Wallonie, Bruxelles-capitale). On devrait également en tirer une harmonisation plus poussée d’éventuelles interprétations nécessaires de la réglementation communautaire.

Pour les détails, il est renvoyé à l’exposé des motifs commun du Traité de Liège:

*

EXPOSE DES MOTIFS COMMUN concernant le Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d’inspection du transport routier

Objectif

Le traité est axé d’une part sur une coopération plus poussée entre les pays du Benelux en matière de contrôle et d’application de la réglementation de l’UE concernant le transport routier et, d’autre part, sur la réalisation d’une harmonisation plus poussée des réglementations d’exécution concernées.

Le Traité instituant l’Union Benelux (c’est-à-dire le Traité du 17 juin 2008 portant révision du Traité du 3 février 1958 instituant l’Union économique Benelux) dispose, en son article 2, alinéa 2, sous a), que l’Union Benelux vise en particulier „au maintien et au développement d’une union économique comportant la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services, et portant sur une politique économique, financière et sociale concertée, y compris la poursuite d’une politique commune dans les relations économiques avec les pays tiers“.

La portée du présent traité s’inscrit parfaitement dans cet objectif.

Le point de départ de l’élaboration du présent traité, sa portée et ses objectifs sont explicités ci-dessous. Le contenu du traité est ensuite commenté article par article.

Point de départ

Le transport routier en Europe, et donc au sein du Benelux également, s’est rapidement développé ces dernières années sur le plan international, non seulement en termes de quantité mais aussi en termes de cadre opérationnel dans lequel ce transport est réalisé. Ainsi n’est-il pas exceptionnel que, sur les lignes internationales, circulent des combinaisons composées d’un véhicule tracteur d’un Etat membre X, avec une remorque d’un Etat membre Y et un chauffeur d’un Etat membre Z.

L’Union européenne s’est développée en tant que marché intérieur dans lequel les frontières (intérieures) s’estompent. Le contrôle et l’application de l’acquis de l’UE concernant le transport routier sont par contre restés du ressort national.

Il en a également résulté des conséquences moins positives:

- différentes interprétations entre les Etats membres de la réglementation de l’UE;
- des problèmes de langue et de traduction;
- des différences (importantes) par Etat membre en ce qui concerne le régime de sanctions;
- une grande diversité dans les stratégies de contrôle et d’application ainsi que leur exécution;

– un patchwork de services et d'organisations compétents en matière de contrôle et d'application.

Cela entraîne de plus en plus des inégalités juridiques dans le secteur.

Il est clair que cette disparité dans l'exécution est contraire à l'uniformité souhaitée de l'acquis de l'UE.

Les pays du Benelux ont dès lors opté pour une coopération en matière d'inspection du transport routier dans le cadre de l'Union Benelux, afin de formaliser le partage d'expérience – qui se fait déjà en la matière entre les trois pays – et de jouer dans ce domaine un rôle de précurseur au sein de l'Union européenne.

Dans le contexte de l'Union Benelux, l'*alignement* et la *coopération* constituent une première étape pour parvenir à une amélioration de la situation esquissée.

En outre, la coopération et la mise en commun des ressources entre les services d'inspection au sein du Benelux peuvent engendrer d'importantes économies d'échelle. La complexité de la réglementation de l'UE a donné lieu à une forte spécialisation, ce qui exige un supplément de capacité, d'expertise et d'expérience. Grâce à une coopération au sein du Benelux, sur le plan de l'éducation et de la formation également, les ressources limitées pourraient être mises en œuvre de façon plus intelligente et plus efficace.

Un alignement et une coopération opérés de façon intelligente, efficace et collégiale au sein du Benelux sur le plan du contrôle, de l'application et de la recherche entraîneront une amélioration quantitative et qualitative du contrôle et de l'application de l'acquis de l'UE en matière de transport routier, ainsi qu'une réduction de la charge du contrôle et une économie en termes de coûts.

La coopération Benelux pourra également avoir des retombées importantes au sein de la coopération Euro Contrôle Route et au sein de la coopération européenne en la matière.

Les pays du Benelux ont dès lors décidé d'établir, conformément à l'article 6, alinéa 2, sous f), du Traité instituant l'Union Benelux, un traité qui forme le cadre de l'alignement et de la coopération visés.

Le présent traité prévoit explicitement la possibilité d'un élargissement de l'initiative Benelux à d'autres pays et, si elles ont la capacité de conclure des traités, à des entités fédérées, conformément au Traité instituant l'Union Benelux et en particulier son l'article 26.

Organisation du cadre pour l'alignement et la coopération

En ce qui concerne l'encadrement (juridique), il s'agit de:

- Un traité de base dans lequel sont exposés l'objectif et les principes de base de la coopération;
- Des plans d'action, adoptés périodiquement en vertu de l'article 27 du traité, dans lesquels sont fixées, par période, les actions spécifiques concernant les différents aspects substantiels de la coopération.

Ainsi qu'il est prévu à l'article 3 du traité, il sera pleinement tenu compte, lors de la coopération sur la base du traité, des obligations internationales applicables.

Mesures d'exécution

Le traité impose l'obligation de convenir de mesures d'exécution lorsque cela s'avère nécessaire pour l'application commune d'une disposition du traité. De la sorte, la disposition concernée peut être mise en œuvre de façon concrète. A cet effet, il est interdit de s'écarter des limites et des cadres fixés par le traité.

Commentaire par article

Préambule

Le préambule du traité fait uniquement référence à la réglementation pertinente de l'UE qui comporte des dispositions demandant expressément que les Etats membres coopèrent mutuellement. Afin de concrétiser la coopération qui leur est demandée, les pays du Benelux visent avec ce traité une coopération plus poussée en matière de contrôle et d'application de cette réglementation de l'UE, ainsi que la réalisation d'une harmonisation plus poussée des réglementations d'exécution concernées.

Article 1er

Cet article décrit l'objectif du traité. Comme indiqué ci-dessus, cet objectif comporte trois volets: l'harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation concernée de l'UE, la mise à profit d'avantages d'échelle et l'assistance transfrontalière, mutuelle des services d'inspection en matière de transport routier.

Article 2

Cet article définit les notions utilisées dans le traité. Pour les notions de „fonctionnaire“ et d'„autorité compétente“, on a choisi de renvoyer à des mesures d'exécution, et ce afin de pouvoir conserver la flexibilité nécessaire en ayant la possibilité d'y apporter rapidement des modifications.

Les notions d'„Etat d'accueil“ et d'„Etat expéditeur“ s'appliquent aussi aux entités fédérées qui ont adhéré au traité.

Article 3

Cet article détermine le rapport du traité avec les règles de droit nationales et internationales.

Article 4

L'article 4 vise l'harmonisation plus poussée entre les Parties Contractantes en matière de contrôle et d'application de la réglementation de l'UE sur le plan du transport routier.

Article 5

Etant donné que le rapprochement des systèmes de classification des risques au sens de l'article 9 de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 peut apporter une contribution importante à une efficacité accrue de ces systèmes comme instrument d'application, le traité y consacre un article distinct.

Articles 6, 7 et 8

Ces articles concernent la coopération pragmatique entre les Parties Contractantes sur le plan de l'échange d'informations, le soutien technique, le développement et l'échange de bonnes pratiques et l'échange de matériel, le tout aux fins de dégager des gains d'efficacité et des économies d'échelle grâce à la coopération. Une plateforme électronique pourrait être créée pour l'échange de bonnes pratiques.

En ce qui concerne les registres électroniques nationaux visés dans le Règlement (CE) n° 1071/2009, ainsi que les autres registres pertinents que les parties désignent, le cas échéant, dans une mesure d'exécution, une base juridique est créée afin que le fonctionnaire transfrontalier, lors d'une intervention transfrontalière et exclusivement à ce titre, puisse avoir accès aux données contenues dans ces registres, dans la mesure où une protection adéquate des données à caractère personnel est garantie.

Pour ce qui concerne les modalités pratiques de cette coopération, il est fait référence, à l'article 7, aux mesures d'exécution, à établir en commun par les autorités compétentes des Parties Contractantes. Aux fins du maintien de la flexibilité en la matière, on a choisi de ne pas reprendre ces modalités dans le traité proprement dit.

En ce qui concerne l'échange de matériel, non seulement les fonctionnaires de l'Etat expéditeur, mais également ceux de l'Etat d'accueil peuvent se servir des moyens et du matériel fournis. Dans le dernier cas, l'Etat expéditeur se charge de la formation et des explications. Un inventaire du matériel livré est effectué. Chaque Partie Contractante assume les frais occasionnés par la perte du ou les dommages à son propre matériel.

Articles 9 à 21 inclus

Ces articles, qui couvrent conjointement les chapitres IV et V du traité, comprennent la réglementation concernant les interventions transfrontalières.

L'article 9 prévoit la possibilité d'organiser une intervention transfrontalière. Les autorités compétentes peuvent en décider, en fonction de leurs besoins opérationnels.

Selon l'article 10, les modalités pratiques et l'attribution de tâches lors d'une intervention transfrontalière sont réglées au moyen de mesures d'exécution, offrant la flexibilité nécessaire, eu égard

entre autres aux différences éventuelles dans les compétences dont disposent les fonctionnaires qui participent à l'intervention transfrontalière.

L'article 11 indique la procédure qui doit être suivie pour la demande d'une intervention transfrontalière et pour la réponse à une telle demande. Avant de procéder à l'intervention transfrontalière, une Partie Contractante s'adresse, conformément à l'alinéa 1er, par écrit à une autre Partie Contractante, au besoin par voie électronique.

L'alinéa 2 prévoit que la demande contient au moins une description de la nature de l'intervention transfrontalière souhaitée, ainsi que de la nécessité opérationnelle. En règle générale, on peut affirmer qu'il est question de nécessité opérationnelle lorsqu'une mesure visée n'aboutira pas sans l'intervention des fonctionnaires étrangers. L'objectif ne consiste d'ailleurs pas à faire appel à une autre Partie contractante afin de résoudre des problèmes structurels.

Conformément au troisième alinéa, la Partie Contractante qui reçoit une demande doit prendre une décision au sujet de la demande dans les plus brefs délais. Cette décision doit être communiquée à l'autorité requérante. La Partie Contractante requise doit invoquer des motifs fondés pour ne pas satisfaire à la demande. Une demande pourrait par exemple être refusée en raison d'un manque de capacité, au motif que la capacité pourrait également ou mieux être obtenue dans le pays même ou parce que les parties ne sont pas d'accord au sujet de la répartition des frais.

En relation avec l'article 11, l'article 12 prescrit que le fonctionnaire transfrontalier reçoit dans les plus brefs délais la décision de la Partie Contractante requise en ce qui concerne l'intervention transfrontalière. Le fonctionnaire transfrontalier reçoit également un aperçu des moyens et du matériel apportés dans le cadre d'une intervention transfrontalière. Cette condition est également exposée dans des dispositions similaires de traités ou de conventions internationales. De la sorte, il ne peut y avoir aucun risque de confusion en ce qui concerne le matériel apporté, ce qui est important aux fins des responsabilités éventuelles.

Différents „freins“ sont apportés à l'utilisation de moyens de contrainte. Le fonctionnaire peut porter l'équipement de base qu'il porte habituellement dans son propre pays, si autorisé dans l'Etat d'accueil (article 13) et il exerce les compétences conformément au droit de l'Etat d'accueil. L'intervention transfrontalière est exécutée conformément aux procédures légales de l'Etat d'accueil (article 15). Il en va de même pour ce qui concerne les règles de confidentialité (article 14). Le fonctionnaire transfrontalier se trouve, pendant l'intervention transfrontalière, sous l'autorité hiérarchique de l'autorité compétente de l'Etat d'accueil (article 16).

L'article 17 concerne l'identification du fonctionnaire transfrontalier durant l'intervention transfrontalière.

L'article 18 pose les conditions à l'égard du caractère reconnaissable des fonctionnaires transfrontaliers. Le principe est que le fonctionnaire transfrontalier porte la tenue ou l'uniforme qu'il porte normalement dans son propre pays, ce qui indique le caractère transfrontalier de l'intervention. On peut cependant prévoir un signe d'identification extérieure sous la forme, par exemple, d'un brassard ou d'une veste de sécurité qui indique spécifiquement le caractère multinational de l'inspection. Le troisième alinéa de l'article 18 comporte une exception: le fonctionnaire transfrontalier ou le véhicule qu'il utilise ne doivent pas être en apparence reconnaissables en tant que tels si la nature de l'intervention transfrontalière s'y oppose.

On réserve aux autorités compétentes de l'Etat d'accueil le droit de décider, dans des cas exceptionnels, de faire reprendre par ses propres fonctionnaires l'intervention sur leur territoire de fonctionnaires transfrontaliers de l'Etat expéditeur, ou d'ordonner qu'il soit mis un terme à l'intervention transfrontalière. Les Parties contractantes conviennent cependant de manière générale, par des mesures d'exécution, du moment où une intervention transfrontalière commence, prend fin ou est considérée avoir pris fin (article 19).

Afin de garantir la transparence de l'intervention dans le cadre du traité, l'article 20 contient l'obligation de remettre un rapport écrit de toute intervention transfrontalière.

L'article 21 oblige les Parties Contractantes à offrir aux fonctionnaires transfrontaliers le même degré de protection et d'assistance qu'envers leurs propres fonctionnaires.

Articles 22 et 23

Les articles 22 et 23 traitent de la responsabilité civile et pénale des fonctionnaires transfrontaliers. En ce qui concerne la responsabilité pénale, on adhère au principe en vigueur dans le contexte de l'UE,

selon lequel les fonctionnaires transfrontaliers sont assimilés par l'Etat d'accueil aux fonctionnaires nationaux en ce qui concerne la protection juridique et la responsabilité. Cette disposition générale s'applique sauf disposition contraire convenue entre les Parties Contractantes.

Un règlement comparable s'applique en ce qui concerne la responsabilité civile. Les Parties contractantes partent du principe de la „lex loci delicti“. Au cas où un fonctionnaire transfrontalier causerait des dommages, c'est le droit de l'Etat d'accueil qui sera d'application. En ce qui concerne l'indemnisation des dommages, la charge financière incombe à l'Etat expéditeur. En règle générale, l'Etat d'accueil est cependant tenu de verser les dommages et intérêts à la partie lésée, ce qui implique que le citoyen peut s'adresser à ses propres autorités. Le deuxième alinéa de l'article 23 prévoit un droit de recours entre les Parties Contractantes.

Article 24

L'article 24 prévoit que la situation statutaire des fonctionnaires qui interviennent au niveau transfrontalier, reste intégralement en vigueur. Les règlements de l'Etat expéditeur à l'égard, par exemple, de la constitution de la pension, des pécules de vacances et de l'assurance, restent applicables.

Article 25

L'article 25 comprend un règlement relatif à la répartition des frais pouvant être engendrés par une intervention transfrontalière: en principe, chaque Partie Contractante supporte ses propres frais sauf, convention contraire entre les Parties Contractantes concernées.

Article 26

L'article 26 prévoit les mesures d'exécution, telles que décrites ci-dessus dans la partie générale du présent exposé des motifs.

Articles 27 et 28

L'article 27 dispose que, dans le cadre de la coopération en vertu du présent traité, des plans d'action concrets et périodiques sont établis par un Comité de pilotage composé de représentants des Parties Contractantes. Le Comité de pilotage soumet les plans d'action aux gouvernements des Parties Contractantes, auxquels il est également fait rapport sur l'exécution de ceux-ci. Cela constitue un instrument utile sur le plan du contenu pour piloter la coopération.

L'article 28 vise l'institution, la composition et le fonctionnement du Comité de pilotage. Aussi longtemps que seuls les pays du Benelux sont associés à ce traité, le Comité de pilotage peut éventuellement se confondre avec le Comité de direction Benelux „Communications et transports“. Dans ce cas, les plans d'actions visés à l'article 27 peuvent être soumis au Comité de Ministres Benelux, auquel il peut également être fait rapport.

La composition du Comité de pilotage est réglée dans une annexe au traité. Une mesure d'exécution peut cependant déterminer la manière dont cette composition peut être modifiée, ce qui permet de l'adapter facilement, s'il y a lieu.

Article 29

L'article 29 comprend un règlement relatif aux litiges en ce qui concerne l'interprétation ou l'application du traité.

Article 30

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 31

L'article 31 dispose que les Parties Contractantes élaborent un système d'échange d'informations sur les questions qui sont utiles à la réalisation de l'objectif du traité. Un tel système doit respecter strictement les prescriptions applicables dans les pays du Benelux concernant la protection des données à caractère personnel, en particulier en ce qui concerne le contrôle du traitement des données à caractère personnel par les autorités publiques, le droit à l'information des personnes concernées et leurs autres droits en cette matière.

Article 32

L'article 32 dispose qu'après une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du traité, une évaluation sur le fonctionnement et les résultats du traité doit être effectuée.

Article 33

L'article 33 détermine le champ d'application territorial du traité.

Article 34

L'article 34 prévoit que le Secrétaire général de l'Union Benelux est le dépositaire du traité et fixe les procédures relatives à la ratification et à l'entrée en vigueur du traité.

Article 35

L'article 35 prévoit explicitement la possibilité pour d'autres pays et, si elles ont la capacité de conclure des traités, d'autres entités fédérées d'adhérer au présent traité, conformément au Traité instituant l'Union Benelux et en particulier son l'article 26.

Article 36

L'article 36, enfin, fixe la procédure de dénonciation du traité par une Partie Contractante et prévoit qu'une telle dénonciation n'a pas de conséquences en ce qui concerne les effets du traité entre les autres Parties contractantes.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Ad Article unique

Cet article vise à approuver le traité dit „Traité de Liège“ afin de le rendre obligatoire au Grand-Duché de Luxembourg.

*

TRAITE BENELUX relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier

Le Royaume de Belgique,

représenté par:

Le Gouvernement fédéral,

Le Gouvernement flamand,

Le Gouvernement wallon,

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Royaume des Pays-Bas

et

Le Grand-Duché de Luxembourg

dénommés ci-après „les Parties Contractantes“,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous f), du Traité instituant l'Union Benelux,

Vu l'article 3, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux et le chapitre 3.5 du programme de travail commun 2013-2016,

Vu la Décision M (2013) 6 du 18 novembre 2013 du Comité de Ministres Benelux concernant la coopération transfrontalière entre les services d'inspection en matière de transport routier,

Considérant que le Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, régit la coopération administrative et l'assistance mutuelle entre Etats membres,

Considérant que la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des Règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la Directive 88/599/CEE du Conseil, encourage les contacts intra-communautaires entre les Etats membres sous la forme d'échange de données, d'expériences et d'informations,

Considérant que la Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ordonne les Etats membres à s'accorder mutuellement assistance pour l'application de la Directive,

Considérant que la Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route oblige les Etats membres à s'accorder mutuellement assistance pour la bonne application de la Directive,

Considérant que les articles 24 à 26 du Traité instituant l'Union Benelux permettent la coopération entre, d'une part, l'Union Benelux et, d'autre part, des Etats et entités fédérées tiers et notamment les Etats, entités fédérées et entités administratives limitrophes du territoire des pays du Benelux,

Considérant la coopération déjà mise en place dans le cadre d'Euro Contrôle Route,

Considérant qu'en Europe, et également au sein du Benelux, les transports routiers se sont développés à un rythme effréné à l'échelle internationale, non seulement en nombre, mais également au niveau du cadre opérationnel dans lequel ils sont effectués,

Considérant que malgré le développement de l'Union européenne en tant que marché intérieur, le contrôle et l'application de la réglementation de l'UE en matière de transport routier restent du ressort national, ce qui conduit à une grande diversité en termes de mise en oeuvre entre les Etats membres, au mépris de l'uniformité souhaitée de l'acquis de l'UE,

Considérant qu'une uniformité accrue dans la mise en oeuvre de la réglementation de l'UE en matière de transport routier peut être réalisée grâce à une collaboration plus étroite entre les services d'inspection au sein du Benelux, et que la mise en commun des effectifs, de l'expertise et de l'expérience de chacun peut procurer des économies significatives, une importante augmentation de rendement et des avantages d'échelle significatifs,

SONT CONVENU des dispositions qui suivent:

Chapitre premier – *Objet, définitions et incidence d'autres règlements*

Article premier

Objet

Le présent Traité vise à:

- a) l'harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transports routiers de marchandises et de personnes;
- b) la mise à profit d'avantages d'échelle en termes de capacité (personnel, moyens et matériel), d'expertise, d'expérience et de formation;
- c) l'assistance transfrontalière mutuelle des services d'inspection en matière de transport routier et ses modalités.

*Article 2****Définitions***

1. Au sens du présent Traité, on entend par:
 - a) Autorité compétente: une autorité qui, en vertu de la répartition interne des compétences, est responsable sur le territoire d'une Partie Contractante du contrôle et de l'application de la réglementation en matière de transport routier des marchandises et des personnes;
 - b) Fonctionnaire: le fonctionnaire compétent désigné au moyen d'une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité;
 - c) Intervention transfrontalière: l'intervention de fonctionnaires d'une Partie Contractante sur le territoire d'une autre Partie Contractante afin d'exécuter les objectifs définis à l'article 1er, sous c), du présent Traité;
 - d) Fonctionnaire transfrontalier: le fonctionnaire qui effectue une intervention transfrontalière;
 - e) Unité transfrontalière d'inspection: l'unité constituée de fonctionnaires qui, au sens organisationnel et logistique du terme, effectue comme une entité globale une intervention transfrontalière;
 - f) Etat d'accueil: la Partie Contractante sur le territoire de laquelle a lieu une intervention transfrontalière;
 - g) Etat expéditeur: la Partie Contractante d'où les fonctionnaires transfrontaliers, les unités transfrontalières d'inspection ou les moyens et le matériel sont originaires;
 - h) Partie Contractante requérante: la Partie Contractante qui fait une demande d'intervention transfrontalière ou de mise à disposition de ressources ou de matériel;
 - i) Partie Contractante requise: la Partie Contractante à laquelle une demande visée sous g) est adressée;
 - j) Contrôle: les activités entreprises par ou au nom des autorités compétentes sans qu'il y ait un indice d'infraction pour vérifier si les prescriptions applicables sont respectées;
 - k) Application: toute intervention de l'autorité compétente destinée à induire un changement de comportement qui conduit ou doit conduire au respect des prescriptions applicables;
 - l) Recherche: enquête effectuée pour élucider ou prévenir un fait punissable probablement commis ou à commettre et pour préparer une sanction pénale à infliger éventuellement à ce titre.
2. Une liste des autorités compétentes et des fonctionnaires compétents est dressée et mise à jour au moyen de mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité.

*Article 3****Incidence d'autres règlements***

Sauf disposition contraire expresse dans le présent Traité, la coopération a lieu dans le cadre du droit respectif des Parties Contractantes ainsi que de leurs obligations internationales.

**Chapitre II – Harmonisation plus approfondie
du contrôle et de l'application de la réglementation
de l'UE en matière de transports routiers**

*Article 4****Harmonisation***

1. Les Parties Contractantes visent à une harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transport routier.
2. Les plans d'action visés à l'article 27 du présent Traité comportent des propositions en la matière.

*Article 5****Systèmes de classification des risques***

Les Parties Contractantes s'efforcent de rapprocher leurs systèmes de classification des risques tels que visés à l'article 9 de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des Règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la Directive 88/599/CEE du Conseil.

***Chapitre III – Mise à profit d'avantages d'échelle
en termes de capacité (personnel, moyens et matériel),
d'expertise, d'expérience et de formation****Article 6****Connaissance, expertise, expérience, formation,
personnel, moyens et matériel***

Les Parties Contractantes soutiennent la coopération transfrontalière dans le cadre du présent Traité:

- a) par l'échange d'informations relatives à leurs législations et réglementations nationales, leurs structures de contrôle et d'application et leurs pratiques de contrôle et d'application;
- b) en fournissant un forum pour l'échange de bonnes pratiques et d'expériences;
- c) par l'organisation d'une coopération en matière de formations;
- d) en fournissant un soutien technique et scientifique;
- e) par l'échange de moyens et de matériel;
- f) en informant au préalable les autres Parties Contractantes lors de l'acquisition de moyens et de matériel qui peuvent être utilisés de façon transfrontalière;
- g) en échangeant du personnel;
- h) en fournissant, dans le cadre d'une intervention transfrontalière, un droit d'accès aux fonctionnaires transfrontaliers des autres Parties Contractantes aux registres électroniques nationaux que la Partie Contractante tient conformément aux articles 16 et 17 du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, ainsi qu'à d'autres registres nationaux déterminés dans une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité, dans le respect de la législation applicable à ces registres en matière de traitement des données à caractère personnel et de protection de la vie privée

*Article 7****Modalités pratiques de la coopération***

Les modalités pratiques de la coopération en vertu du présent Traité sont réglées par les autorités compétentes au moyen de mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité.

*Article 8****Moyens et matériel***

1. L'autorité compétente de l'Etat expéditeur peut, sur demande de l'Etat d'accueil, fournir des moyens et du matériel. La fourniture des moyens et du matériel s'accompagne d'un inventaire, qui est soumis sur demande à l'autorité compétente de l'Etat d'accueil.
2. Lorsque des moyens et du matériel sont fournis, l'Etat expéditeur se charge de la formation et des explications nécessaires à l'utilisation de ces moyens et de ce matériel.

3. Les frais engendrés par la perte ou l'endommagement de matériel fourni par une Partie Contractante sont à charge de cette dernière.

**Chapitre IV – Assistance transfrontalière,
mutuelle des services d'inspection en matière
de transport routier et ses modalités**

Article 9

Interventions transfrontalières

Les autorités compétentes des Parties Contractantes peuvent organiser, en fonction de leurs besoins opérationnels, une intervention transfrontalière.

Article 10

Tâches lors des interventions transfrontalières

Les modalités pratiques de la coopération et l'attribution de tâches lors de la participation à une intervention transfrontalière sont réglées par les autorités compétentes au moyen de mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité, en tenant compte des différences éventuelles existant entre les fonctionnaires dans les compétences dont ils disposent sur leur propre territoire.

Article 11

Demande d'intervention transfrontalière

1. Une intervention transfrontalière n'est possible que sur demande. La demande est adressée par écrit ou par voie électronique par l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante à l'autorité compétente de la Partie Contractante requise. La demande est signée par l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante. Dans le cas des demandes électroniques, une signature électronique est exigée.
2. La demande contient une description de la nature de l'intervention transfrontalière souhaitée de même qu'une description de la nécessité opérationnelle de cette intervention.
3. L'autorité compétente de la Partie Contractante requise prend sans délai une décision relative à la demande. La décision est communiquée aussi rapidement que possible, mais dans tous les cas au plus tard une semaine avant l'intervention transfrontalière envisagée, par écrit ou par voie électronique à l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante. La décision est signée par l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante. Dans le cas des demandes électroniques, une signature électronique est exigée.

Article 12

Devoir d'information

1. Le fonctionnaire transfrontalier est mis en possession d'une copie de la décision visée à l'article 11, alinéa 3, du présent Traité.
2. Le cas échéant, le fonctionnaire transfrontalier est en possession d'un inventaire des moyens et du matériel qu'il a apportés, tel qu'arrêté par l'autorité compétente. Il soumet cet inventaire sur demande à l'autorité compétente de l'Etat d'accueil.

*Article 13****Usage de moyens de contrainte***

Lors d'une intervention transfrontalière, les fonctionnaires peuvent transporter, emporter ou porter les moyens de contrainte matériels individuels faisant partie de l'équipement de base dans l'Etat expéditeur moyennant l'autorisation de l'Etat d'accueil. Ces moyens de contrainte peuvent uniquement être utilisés dans le respect de la législation applicable dans l'Etat d'accueil.

*Article 14****Confidentialité***

Les mêmes règles de confidentialité valent pour le fonctionnaire transfrontalier, pour l'unité transfrontalière d'inspection et pour les autorités compétentes de l'Etat expéditeur que celles en vigueur pour les fonctionnaires et les autorités compétentes de l'Etat d'accueil.

***Chapitre V – Dispositions générales relatives
aux interventions transfrontalières****Article 15****Droit et procédures applicables***

1. Le fonctionnaire se conforme au droit en vigueur dans l'Etat d'accueil pendant l'intervention transfrontalière.
2. L'intervention transfrontalière est effectuée suivant les procédures légales de l'Etat d'accueil.

*Article 16****Autorité***

Pendant l'intervention transfrontalière, le fonctionnaire transfrontalier est tenu d'obtempérer aux instructions des autorités compétentes concernées et aux ordres du supérieur concerné de l'Etat d'accueil.

*Article 17****Identification***

Le fonctionnaire transfrontalier est en mesure de justifier en tout temps de sa qualité officielle au moyen d'une pièce d'identité qui lui a été délivrée dans l'Etat expéditeur.

*Article 18****Caractère reconnaissable***

1. Le fonctionnaire transfrontalier est extérieurement identifiable en tant que tel par le port d'une tenue de service ou de signes d'identification qui indiquent le caractère transfrontalier de l'intervention.
2. Pendant une intervention transfrontalière, des dispositifs qui indiquent le caractère transfrontalier de l'intervention sont placés sur le véhicule utilisé par le fonctionnaire transfrontalier.
3. Les alinéas précédents ne sont pas applicables si la nature de l'intervention transfrontalière des services d'inspection du transport routier l'impose.

*Article 19***Reprise et fin**

1. Le début et la fin de l'intervention transfrontalière sont fixés dans des mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité.
2. Dans des cas exceptionnels, l'autorité compétente de l'Etat d'accueil peut reprendre l'intervention transfrontalière, si nécessaire en dérogeant aux mesures d'exécution mentionnées au premier alinéa. L'intervention transfrontalière prend fin dès que l'autorité compétente de l'Etat d'accueil communique cette reprise.

*Article 20***Rapport**

Le fonctionnaire transfrontalier ou le supérieur d'une unité transfrontalière d'inspection dresse, après chaque intervention transfrontalière, un rapport de cette intervention aux autorités compétentes de l'Etat d'accueil.

*Article 21***Assistance**

L'Etat d'accueil est tenu envers les fonctionnaires transfrontaliers de l'Etat expéditeur pendant l'intervention transfrontalière à la même protection et à la même assistance qu'envers ses propres fonctionnaires.

**Chapitre VI – Dispositions en matière de responsabilité
civile et pénale et en matière de frais**

*Article 22***Responsabilité pénale**

Dans le cadre des missions relevant du champ d'application du présent Traité, les fonctionnaires de l'Etat expéditeur sont assimilés aux fonctionnaires de l'Etat d'accueil en ce qui concerne les infractions dont ils seraient victimes ou qu'ils commettraient, sauf si les Parties Contractantes en conviennent autrement.

*Article 23***Responsabilité civile**

1. Les obligations résultant d'un acte illicite commis par un fonctionnaire de l'Etat expéditeur lors d'une intervention transfrontalière sont régies par le droit de l'Etat d'accueil.
2. Dans le cas d'interventions transfrontalières, l'Etat expéditeur assume la réparation des dommages causés par son fonctionnaire sur le territoire de l'Etat d'accueil. Dans ce cas, l'Etat d'accueil répare le préjudice subi par les parties lésées ou leurs ayants droit dans les conditions applicables aux dommages causés par ses propres fonctionnaires. L'Etat expéditeur rembourse ensuite à l'Etat d'accueil le montant intégral que ce dernier a versé aux parties lésées ou à leurs ayants droit.

*Article 24***Relation de travail**

Les droits et obligations qui découlent de la relation de travail du fonctionnaire transfrontalier dans l'Etat expéditeur restent en vigueur pendant l'intervention transfrontalière. On entend entre autres par-là les droits et obligations dans le domaine de la responsabilité civile.

*Article 25****Frais de l'intervention transfrontalière***

Chaque Partie Contractante supporte les coûts de sa propre participation à une intervention transfrontalière, sauf accord contraire.

Chapitre VII – Mesures d'exécution et plans d'action*Article 26****Mesures d'exécution***

Sur la base et dans le cadre du présent Traité, les autorités compétentes conviennent de mesures relatives à son exécution.

*Article 27****Plans d'action***

1. Le Comité de pilotage mentionné à l'article 28 établit les plans d'action périodiques visant l'application du présent Traité et les soumet aux gouvernements des Parties Contractantes.
2. Le Comité de pilotage mentionné à l'article 28 fait rapport annuellement aux gouvernements des Parties Contractantes au sujet de la mise en oeuvre des plans d'action mentionnés à l'alinéa premier.

*Article 28****Comité de pilotage inspection du transport routier***

1. Il est institué un Comité de pilotage inspection des transports routiers où toutes les Parties Contractantes sont représentées.
2. La composition du Comité de pilotage mentionné à l'alinéa premier est fixée dans l'annexe au présent Traité.
3. La présidence, le fonctionnement et la procédure à suivre pour la modification de la composition du Comité de pilotage visé à l'alinéa premier sont arrêtés dans une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité.

Chapitre VIII – Dispositions finales*Article 29****Règlement des différends***

1. Les Parties Contractantes coopèrent en cas de questions relatives à l'interprétation ou à l'application du présent Traité.
2. A cette fin, une commission d'experts, composée de représentants des autorités compétentes des Parties Contractantes, est instituée.
3. Si nécessaire, la commission d'experts se réunit à la demande d'une Partie Contractante.
4. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Traité faisant l'objet d'un désaccord au sein de la commission d'experts est réglé en concertation entre les gouvernements des Parties Contractantes.

*Article 30****Mise en oeuvre du Traité***

Les Parties Contractantes prennent les mesures nécessaires à la mise en oeuvre du présent Traité.

*Article 31****Echange d'informations***

Les Parties Contractantes développent conjointement un mécanisme pour l'échange d'informations et d'évaluations dans le domaine du contrôle du transport routier en application du présent Traité, en stricte conformité avec les prescriptions applicables concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée.

*Article 32****Evaluation***

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent Traité, les Parties Contractantes évaluent son fonctionnement et son efficacité.

*Article 33****Champ d'application territorial***

Sous réserve des dispositions de l'article 35 du présent Traité, le présent Traité s'applique au territoire du Royaume de Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas en Europe.

*Article 34****Ratification et entrée en vigueur***

1. Le Secrétaire général de l'Union Benelux est le dépositaire du présent Traité, dont il fournit une copie certifiée conforme à chaque Partie Contractante.
2. Le présent Traité est ratifié, accepté ou approuvé par les Parties Contractantes.
3. Les Parties Contractantes déposent leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation auprès du dépositaire.
4. Le dépositaire informe les Parties Contractantes du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation.
5. Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.
6. Le dépositaire communique la date d'entrée en vigueur du présent Traité aux Parties Contractantes.

*Article 35****Adhésion de pays tiers et d'entités fédérées***

Il est loisible à des pays tiers et, si elles ont la capacité de conclure des Traités, à des entités fédérées d'adhérer au présent Traité par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du dépositaire. Pour les pays ou entités fédérées adhérents, le Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant

le dépôt de l'instrument d'adhésion et au plus tôt le jour de l'entrée en vigueur du Traité conformément à l'article 34, alinéa 5, du présent Traité. Le dépositaire informe les Parties Contractantes du dépôt de l'instrument d'adhésion et de la date d'entrée en vigueur du présent Traité pour l'état ou l'entité fédérée adhérant au Traité.

Article 36

Dénonciation

Chaque Partie Contractante peut dénoncer à tout moment le présent Traité par le dépôt d'une déclaration écrite auprès du dépositaire. La dénonciation prend effet six mois après le dépôt de cette déclaration écrite. Le Traité reste en vigueur entre les autres Parties Contractantes. Le dépositaire informe les Parties Contractantes du dépôt d'une telle déclaration.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés à cet effet, ont signé le présent Traité et l'ont revêtu de leur sceau.

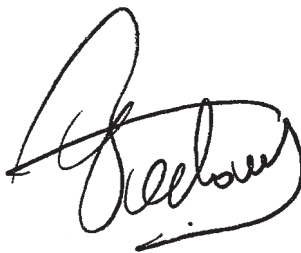
FAIT à Liège, le 3 octobre 2014, en un exemplaire, en langue néerlandaise et en langue française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique, représenté par:

Le Gouvernement fédéral:



Le Gouvernement flamand:



Le Gouvernement wallon:



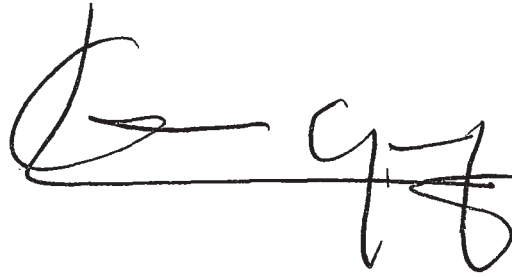
Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:



Pour le Grand-Duché de Luxembourg:



Pour le Royaume des Pays-Bas:



*

ANNEXE

Composition du Comité de pilotage inspection du transport routier

1. Le Comité de pilotage inspection du transport routier institué en vertu de l'article 28 du présent Traité est composé d'au moins un représentant du Royaume de Belgique, de la Région flamande, de la Région wallonne, de la Région de Bruxelles-Capitale, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas.
2. Les membres du Comité de pilotage sont actifs au sein d'un service public compétent en matière d'inspection du transport routier et incluent, pour chaque Partie Contractante, au moins un représentant exerçant au sein du service public concerné au moins la fonction de directeur ou une fonction dirigeante à un niveau comparable.
3. Une liste avec les noms et les coordonnées des membres du Comité de pilotage est arrêtée au moyen d'une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité.

*

FICHE FINANCIERE

Un des objectifs du „Traité de Liège“ est de faire des économies par le biais d’une utilisation commune de certaines ressources, notamment des ressources plus rares. On peut penser ici par exemple à la station mobile pour contrôles techniques routiers dont dispose le Luxembourg ou encore au software spécial des autorités néerlandaises permettant de détecter des manipulations frauduleuses de tachygraphes.

Mais aussi le rassemblement d’agents de contrôle des différentes autorités peut conduire à des économies. Ainsi, il ne sera pas nécessaire que chaque organe de contrôle amène un expert pour une certaine matière à un contrôle commun, mais il suffira que seulement un organe de contrôle amène son expert qui peut assister les agents de contrôle de tous les organes.

Dans un premier temps, il est estimé que ces économies peuvent se chiffrer à au moins 5.000 euros et augmenter dans un deuxième temps quand il y aura plus de routine dans ces contrôles coordonnés.

Une autre source d’économie pourra être l’achat commun de matériel résultant dans des prix plus avantageux, qu’il est cependant impossible de chiffrer ici, alors que cela dépend de facteurs connus seulement au moment de l’achat (type de matériel, quantité, etc., etc.).

