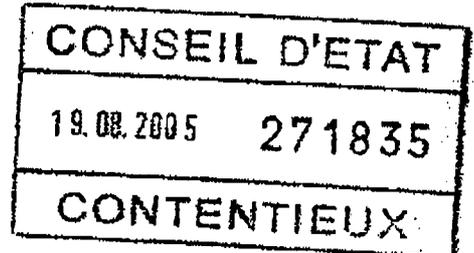
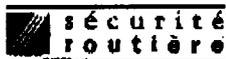


DUPLICATA

19 AOUT 2005



ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



direction de la Sécurité  
et de la Circulation  
routières  
sous-direction  
de l'Action  
interministérielle et de la  
Communication  
bureau de la Législation  
et du Contentieux  
affaire suivie par :  
Sonia COHEN  
Tél : 01.40.81.81.41  
Fax : 01.40.81.81.00

la Défense, le 19 AOUT 2005

le Ministre des Transports, de  
l'Équipement, du Tourisme et de la Mer  
à  
Monsieur le Président de la section  
contentieuse du Conseil d'Etat

**AFFAIRE** : Association pour l'Interdiction de véhicules inutilement  
Rapides ( A.P.I.V.I.R.) C/ Equipement

A JOINDRE AU N°

**DOSSIER** : N° 271835

Vous avez bien voulu me communiquer copie de la requête présentée par l'Association pour l'Interdiction des Véhicules Inutilement Rapides (A.P.I.V.I.R.), requête tendant à l'annulation de la décision du ministre de ne pas limiter par construction la vitesse des véhicules.

#### RAPPEL DES FAITS

Arche Sud  
B2055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81 81 88  
mél : dsr  
@equipement.gouv.fr

Par courrier du 3 mai 2004, l'association requérante a demandé à ce que par voie réglementaire, le ministre en charge des transports interdise de réceptionner les véhicules dont la vitesse maximale par construction est supérieure à la vitesse maximale autorisée sur autoroute à savoir : 130 km /h.

Par courrier du 1<sup>er</sup> juillet 2004, mes services apportent une réponse négative à cette demande, rappelant notamment les obligations qui lient l'ensemble des Etats membres dans le cadre de l'Union européenne.

### **DISCUSSION :**

La requérante considère qu'il y a un risque avéré d'accident à ne pas limiter par construction la vitesse des véhicules et qu'en conséquence l'Etat doit, dans son rôle de gardien national, intervenir et imposer une réglementation, sous peine d'engager sa responsabilité. La requérante propose que de façon unilatérale, les pouvoirs publics édictent la mesure de limitation par construction de la vitesse des véhicules, au vu de son caractère sécuritaire.

A titre liminaire, je rappelle que l'implication de la vitesse dans les accidents de la route est une donnée prise en compte par le gouvernement français, qui depuis trois ans a pris des dispositions très strictes pour le contrôle des vitesses, notamment par l'installation de dispositifs automatiques sur tous les réseaux routiers et autoroutiers.

Par ailleurs, la France a toujours joué un rôle moteur dans les enceintes européennes et internationales pour promouvoir, soit les dispositifs techniques de limitation de la vitesse des véhicules, soit les dispositifs d'aide au respect des vitesses réglementaires. C'est ainsi que la France a été à l'origine du règlement n° 89 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958, lequel règlement prévoit la limitation par construction de la vitesse des poids lourds. Ce règlement a été adopté et rendu obligatoire par la Communauté européenne.

Cette obligation a été rendue possible par le fait que les seuils de limitation applicables aux poids lourds dans les différents Etats membres étaient harmonisés. Pour les voitures particulières, ce n'est pas le cas et il existe des différences significatives entre les limitations de vitesse sur autoroute (lorsqu'elles existent), sur route et, dans une moindre mesure, en ville.

Pour trouver, au niveau de la réglementation communautaire une solution pragmatique à la limitation de vitesse de ces véhicules, la France a pris deux initiatives internationales :

- Tout d'abord, une modification du règlement de Genève n° 89, entrée en vigueur en novembre 2001, et prévoyant pour les voitures particulières un limiteur adaptatif et modulable au gré du conducteur.

Par courrier du 11 mai 2004, le gouvernement français a demandé à la Commission européenne de rendre l'équipement de ce limiteur obligatoire dans le cadre de la réception européenne des véhicules légers.

- Par ailleurs, la France participe aux travaux de recherche et d'expérimentation menés en Europe, sur des dispositifs limitant automatiquement la vitesse du véhicule à la valeur réglementaire correspondant à la voie sur laquelle il circule ( programme français LAVIA).

Sur le problème particulier de la limitation par construction des véhicules, la France a tenté, à l'occasion de réunions tenues dans le cadre de la Communauté européenne, de le mettre à l'ordre du jour ( ainsi lors de la réunion des ministres des Transports de l'Union en date du 6/04/2004 à Dublin). De façon constante, ses partenaires dans leur grande majorité ont jusqu'à présent manifesté leur indifférence, voire leur désaccord à cette proposition.

Or, toute modification de la procédure de réception ne peut se faire que par codécision du Parlement et du Conseil sur la base d'une proposition initiale de la Commission .

A l'heure actuelle, et en dépit des tentatives de la France en ce sens, il n'y a ni proposition de la Commission ni débat à Bruxelles.

Cette opposition des autres Etats membres est à mettre en relation avec le rejet par le Parlement et le Conseil de la proposition de la France de limiter par construction à 76kw la puissance des motos.

Le gouvernement français ne ménage donc pas ses efforts pour que, dans le cadre d'une réglementation communautaire, un dispositif de limitation des vitesses soit adopté.

Mais la France, Etat membre de l'Union européenne est tenue par ses engagements dans le domaine des exigences de la réception communautaire.

**la mesure proposée de limitation de vitesse par construction est dépendante du système de réception des véhicules.**

En effet la réception des véhicules à moteur (toutes catégories confondues) est harmonisée au niveau communautaire.

La directive 70/156/CEE, modifiée maintes fois, est le principal instrument juridique dont dispose la Communauté européenne pour mettre en oeuvre le marché unique dans le secteur automobile.

C'est ainsi que la directive 92/53/CEE du Conseil, en date du 18 juin 1992, a fondamentalement modifié la directive 70/156/CEE en introduisant une réception communautaire obligatoire pour les voitures particulières :

- à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996 pour les nouveaux types ( nouveaux modèles ) de véhicules mis sur le marché;
- à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998 pour les voitures particulières couvertes par l'ancienne procédure nationale de réception.

Les modifications ultérieures en date du 6 février 1998 (directive 98/14/CEE) et du 20 décembre 2001 (directive 2001/116/CE) complètent les dispositions techniques spécifiques nécessaires et suffisantes pour délivrer la réception aux types de voitures particulières, ainsi que celles s'appliquant aux véhicules utilitaires.

Cette procédure de réception obligatoire a été étendue de la même façon aux véhicules à deux roues à moteur (motocyclettes, vélomoteurs et assimilés) par directives du 17 juin 1999 et du 18 mars 2002.

Je précise que l'annexe 4 de la directive 70/156/CEE modifiée est une compilation de 55 directives particulières, chacune posant les conditions techniques à remplir dans les domaines les plus divers pour que le véhicule réponde aux exigences de la réception.

Ces exigences ont toutes pour objectif, en améliorant la sécurité du véhicule, d'assurer la sécurité tant de ses occupants que des autres usagers de la route ; certaines d'entre elles tendant également à la protection de l'environnement.

A titre d'exemple, les points suivants sont réglementés ; freinage, protection en cas de choc avant ou de choc latéral, éclairage, pollution... cette liste d'exigences techniques est non exhaustive et en constante évolution.

Ainsi donc, les Etats membres, dans le souci de trouver le moyen le plus efficace de réduire le nombre sans cesse croissant des victimes de la route, se sont accordés sur ces règles techniques contraignantes renforçant la sécurité d'utilisation des véhicules et protégeant les occupants, en cas de collision notamment.

C'est par ailleurs toujours d'un commun accord au niveau communautaire, que ces exigences techniques sont régulièrement révisées et peuvent être accrues dans un souci sécuritaire.

En définitive, l'éventualité d'une limitation par construction de la vitesse des véhicules relève d'une réglementation communautaire : et ce n'est qu'au niveau européen, en accord avec les autres Etats de la Communauté européenne, que cette modification de la réglementation peut être envisagée.

Les articles 4 et 7 de la directive 92/55/CEE ne permettent pas davantage une éventuelle réglementation unilatérale d'un Etat dans le domaine de la réception des voitures particulières.

Ainsi le point 2 de l'article 4 de la directive 92/55/CEE autorise un Etat membre à refuser la réception d'un véhicule si cet Etat estime qu' « ...un système, un composant ou une entité technique...risque néanmoins de compromettre gravement la sécurité routière... ».

Dans le même ordre d'idées, l'article 7 paragraphe 3 prévoit une clause de sauvegarde laquelle clause concerne le cas d'un véhicule déjà réceptionné dans un Etat membre et permet le refus d'immatriculation sur le territoire national:

« ...si un Etat membre établit que des véhicules, des composants ou des entités techniques d'un type particulier compromettent gravement la sécurité routière, il peut pendant six mois au maximum refuser d'immatriculer de tels véhicules ... ».

A la suite, cet article met en place des exigences de procédures d'information, de concertation et de justification avec les autres Etats membres et la Commission, preuve que la réception des véhicules est étroitement encadrée au niveau communautaire et que cette disposition particulière ne peut être utilisée que dans un cas exceptionnel, pour un type particulier de véhicule.

Les réglementations techniques ne peuvent tenir compte que des technologies connues au moment de leur adoption et des risques identifiés.

Or l'industrie automobile est l'une des plus novatrices et développe en permanence des dispositifs nouveaux, dont certains ne sont pas couverts par les directives existantes.

Tant les dispositions de refus de réception de l'article 4 point 2 comme de refus d'immatriculation prévues par la clause de sauvegarde de l'article 7 paragraphe 3 de la directive 92 / 55 /CEE permettent de résoudre ce type de problème.

En revanche, elles ne permettent pas de traiter un dispositif ou une fonction déjà connus avant l'adoption de la directive citée supra ; le seuil de vitesse maximal des véhicules légers en faisant partie.

Je précise qu'aucun Etat membre n'a jamais fait application des deux dispositions de refus de réception comme de refus d'immatriculation, auxquelles il ne peut être recouru qu'à titre très exceptionnel.

Ces dispositions n'ont pas pour objet de permettre à un Etat membre d'innover en matière de réception en introduisant de nouvelles contraintes techniques et de remettre en cause la circulation de véhicules déjà réceptionnés et admis sur le territoire ; voire d'interdire d'introduire de nouveaux véhicules respectant les exigences de réception jusque là imposées, mais seulement de faire face à des technologies nouvelles voire des situations exceptionnelles.

Votre Haute Assemblée voudra bien considérer que les conditions de réception des véhicules légers sont harmonisées dans l'espace de la Communauté européenne et qu'elles font obstacle à l'orientation souhaitée par la requérante.

**-S'agissant du recours à l'article 30 du traité qui permet de prendre des mesures pour assurer la protection de la santé et de la vie des personnes.**

Il faut observer que ce recours n'est rendu possible que si la directive 70/156/CEE modifiée n'assure pas une harmonisation suffisante de la procédure de réception.

Dans un tel cas, l'adoption unilatérale par la France de la mesure de limitation par construction de la vitesse obligerait les entreprises automobiles des autres Etats membres à prévoir des conditions spécifiques de construction pour l'exportation de leurs produits vers la France.

En clair, cette mesure aboutirait à frapper d'interdiction les importations de véhicules à partir d'Etats membres qui ne convertiraient pas leur parc automobile en lui imposant la limitation de vitesse par construction et à destination d'un Etat membre qui a instauré cette mesure.

De telles obligations constituent une restriction quantitative à l'exportation contraire au Traité.

A l'inverse, les directives de réception communautaire ont pour objectif de supprimer les obstacles aux échanges commerciaux à l'intérieur de la communauté grâce à l'application de normes techniques communes.

Le recours à l'article 30 n'est possible qu'à condition que les entraves aux échanges soient proportionnées à l'objectif poursuivi, et que cet objectif ne puisse pas être atteint par des mesures restreignant d'une manière moindre les échanges intracommunautaires » (arrêt de la Cour du 29/04/2004 Commission C/ République d'Autriche).

Or, les mesures prises par les pouvoirs publics, conscients que la vitesse est un facteur essentiel de l'insécurité routière, constituent la solution adaptée pour concilier et la sécurité de la circulation routière et la préservation des échanges.

La mobilisation sans répit des pouvoirs publics à l'occasion des campagnes de communication couvrant tous les médias dans le but de sensibiliser l'usager aux dangers de la vitesse, ou encore la mobilisation des forces de l'ordre pour contrôler et sanctionner les contrevenants, allant de pair avec l'installation des radars ont permis dans les trois dernières années d'épargner plus de 6000 vies et d'éviter des blessures à près de 100.000 personnes.

Enfin, il n'est pas possible, sur la base de l'article 30 de prendre des mesures contraignantes pour la libre circulation des marchandises lorsqu'une directive communautaire prévoit dans le domaine en question, l'harmonisation des mesures nécessaires à la réalisation du même *objectif spécifique sécuritaire de préservation de la santé publique* : en ce sens arrêt du 23 mai 1996 HEDLEY LOMAS C-5/94 ; ou encore arrêt de la Cour 19 mars 1998. The Queen / Minister of Agriculture.

Dans le même ordre d'idée, par arrêt du 25/10/2004 Sté FRANCEFERT, votre Haute Assemblée a annulé un arrêté du ministre de l'Economie et des Finances suspendant l'importation et la distribution d'un engrais NK à forte teneur en azote. Une directive 92/59/CEE du 29/06/1992 permet (en son article 8) à un Etat membre, sous réserve d'en informer d'urgence la Commission européenne, d'empêcher ou de soumettre à des conditions particulières la commercialisation ou l'utilisation sur son territoire d'un produit (art L 221-5 du code de la consommation) en raison d'un risque grave et immédiat pour la sécurité et la santé des consommateurs.

L'arrêté ministériel suspendant l'importation et la distribution de cet engrais a été annulé, car votre Haute Assemblée a considéré que les dangers potentiels associés à ce type d'engrais, entre autres leurs propriétés explosives faibles, le phénomène de décomposition auto-entretenu qui peut les affecter, ainsi que les précautions permettant d'éviter la réalisation des risques qui en découlent, « ... étaient connus de longue date lors de l'adoption de la directive n° 76/116/CEE qui s'applique tant aux engrais simples... qu'aux engrais composés NK... ».

Or, les auteurs de l'arrêté n'ont pu justifier « d'aucun élément scientifique nouveau de nature à remettre en cause l'appréciation alors portée par les auteurs de cette directive, et qui les a alors conduits à instituer la libre circulation, au sein de la Communauté européenne, des engrais répondant aux exigences qu'elle édicte... ».

Les accidents de la route touchent malheureusement l'ensemble des pays inclus dans l'espace de la Communauté européenne, et l'usage d'un véhicule comporte un risque.

En ce sens il n'est pas possible d'assurer une exception de préservation de la santé et de la vie des personnes en usant de l'article 30, puisqu'il n'y a pas justification de la part de la France à l'intérieur de l'Union européenne, d'une situation d'exception au regard du potentiel de dangerosité de la route. La France ne saurait faire valoir une situation d'exception lui ouvrant droit, sur la base des dispositions dérogoratoires de l'article 30, à restreindre la libre circulation des marchandises.

De même, la France ne peut justifier d'une exigence sécuritaire particulière dans ce domaine à risque pour lequel les divers Etats membres se mobilisent en permanence pour établir les mesures les plus appropriées.

Il serait d'ailleurs aberrant, qu'alors que les Etats de la Communauté européenne ne jugent pas nécessaires d'harmoniser les seuils de vitesse, un Etat membre se prévalant d'une exigence sécuritaire particulière, impose de façon unilatérale des conditions de restriction quantitative à la libre circulation des marchandises.

A ce propos je précise que si la limitation par construction de la vitesse des tracteurs agricoles, des cyclomoteurs et des véhicules de plus de 12 tonnes a pu être adoptée (et dernièrement par directive 2002/85/CE cette limitation a été étendue aux véhicules de plus de 3,5 tonnes), c'est parce que les vitesses de ces catégories de véhicules étaient homogènes ou harmonisées dans les différents Etats membres.

A travers les pays de la Communauté, les seuils de limitation de vitesse des véhicules légers sont disparates, ce qui amènerait les Etats membres à subir des contraintes techniques de conversion, par limitation de vitesse des véhicules à destination de la France.

De ce fait, une harmonisation des seuils de vitesse au niveau européen est la mesure qu'il convient de prendre, en préambule à tout autre.

J'ajoute que la directive 2002/85/CE qui a dernièrement étendu la limitation par construction de la vitesse aux véhicules de plus de 3,5 tonnes (utilitaires et transport en commun de personnes) a été proposée par la Commission et adoptée en codécision par le parlement et le conseil des ministres. L'exclusion des véhicules légers montre une volonté délibérée tant de la Commission que de certains Etats membres et du Parlement, de ne pas étendre cette mesure aux voitures particulières.

En définitive, le système de réception communautaire des voitures particulières vise à garantir des normes de construction fondées sur des connaissances scientifiques et techniques solides pour que, précisément, tous les usagers de la route jouissent du niveau de sécurité le plus élevé possible.

Ainsi votre Haute juridiction ne pourra que constater l'impossibilité dans laquelle se trouve le gouvernement français de réserver, en l'état de ses engagements internationaux, une suite favorable à la demande de la requérante.

Par tous ces motifs et moyens et tous autres à produire, déduire voire suppléer, plaise à votre Haute Assemblée de bien vouloir rejeter la requête de l'Association Pour l'Interdiction des Véhicules Inutilement Rapides.

Pour le Ministre et par délégation

*Le directeur-adjoint à la  
Direction de la Sécurité  
et de la Circulation Routières*

Jean PANHALEUX