

Avis sur :

- la proposition de directive du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse de certaines catégories de véhicules, et
- la proposition de directive du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur dans la Communauté⁽¹⁾

(92/C 40/17)

Le Conseil a décidé le 14 août 1991, conformément aux dispositions des articles 75 et 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur les propositions susmentionnées.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 13 novembre 1991 (rapporteur: M. Bleser).

Le Comité économique et social a adopté à la majorité, 8 voix contre et 11 abstentions l'avis suivant au cours de sa 291^e session plénière (séance du 27 novembre 1991).

1. Introduction

1.1. La Commission présente deux propositions, basées sur deux résolutions du Parlement européen de 1984 et 1986 invitant le Conseil à prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer la sécurité routière.

1.2. Deux pays membres utilisent déjà les limiteurs de vitesse. La Commission se basant sur leur expérience estime qu'il serait utile, voire indispensable, d'étendre l'usage de ce type de dispositif à l'ensemble de la Communauté et de le rendre obligatoire.

1.3. La Commission voit trois avantages à l'usage d'un dispositif agréé limiteur de vitesse pour les véhicules des catégories M3 et N3 :

- a) amélioration de la sécurité routière;
- b) réduction de la pollution de l'air, donc amélioration de l'environnement;
- c) réduction de la consommation de carburant.

2. Observations générales

2.1. Le Comité accueille favorablement une mesure qui présente l'avantage d'être une mesure générale dans la Communauté européenne après les échecs d'introduction de mesures générales de limitation de vitesse au niveau communautaire.

2.2. Le Comité accueille favorablement les mesures ayant pour objectif la limitation des nuisances en matière environnementale et en économie de carburant.

2.3. Le Comité accueille favorablement une mesure qui, s'appuyant sur un dispositif (mécanique ou électronique) inviolable, permette d'éviter un renforcement des contrôles sur route.

2.4. Le Comité s'interroge cependant sur l'application limitée de ce dispositif aux véhicules N3 (c'est-à-dire de plus de 12 tonnes) alors que d'autres directives en matière de transport par route tablent sur un tonnage limité à des niveaux différents. Le Comité souhaite là aussi une harmonisation.

2.5. Concernant le dispositif défini dans la proposition COM(91) 240, le Comité insiste tout particulièrement pour que ne soient pas modifiés à l'annexe 1 les points 7.1.2, 7.1.4 et 7.1.5, ces trois points concourant pour le conducteur routier à une sécurité de conduite que le dispositif doit augmenter et non diminuer.

2.6. Le Comité a pris note que le coût du dispositif doit s'établir à un niveau tel que son introduction ne soit pas incompatible avec la gestion normale des entreprises de transports et que, *a contrario*, l'amortissement de l'investissement par les économies de carburant devrait permettre sa généralisation, de façon assez rapide, pour ne pas entraîner de disparité de fonctionnement sur la route entre ancien et nouveau véhicule.

3. Conclusion

3.1. De la présentation et des propositions de la Commission, il ressort que l'usage du dispositif, s'il est adopté par le Conseil, renforcera dans de bonnes

⁽¹⁾ JO n° C 229 du 4. 9. 1991, p. 5.

proportions la sécurité des usagers de la route et sera dans ce domaine une première en matière d'harmonisation des vitesses des véhicules dans la Communauté; fera baisser la pollution due à la combustion du gasoil des moteurs tout en contribuant à ne pas augmenter les dépenses d'approvisionnement dans ce domaine.

3.2. Pour les raisons explicitées plus haut, le Comité se prononce en faveur des deux directives COM(91) 240 et COM(91) 291 et invite la Commission à aller plus avant dans ce domaine en proposant un ensemble de dispositifs permettant de concourir à l'amélioration de la sécurité routière et de l'environnement.

Fait à Bruxelles, le 27 novembre 1991.

Le Président
du Comité économique et social
François STAEDLIN

ANNEXE

à l'avis du Comité économique et social

L'amendement suivant, déposé conformément au Règlement intérieur, a été repoussé au cours des débats.

Supprimer les lettres 2.4, 2.6, 3.2, et les remplacer par un lettre 2.4 (nouveau), libellé comme suit:

« La section demande cependant que l'obligation en question soit limitée aux véhicules mis pour la première fois en circulation après le 1^{er} janvier 1990.

La rétroactivité jusqu'au 1^{er} janvier 1985 qui est proposée par la Commission entraînerait en effet des coûts d'investissement et d'installation trop importants pour des véhicules à moteur qui auront trois ans d'âge et plus à la date d'entrée en vigueur de la directive.

La section demande, en outre, que le réglage de l'appareil corresponde à des vitesses limites respectives de 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N3, et de 110 km/h pour les véhicules de la catégorie M3.

Les réglages proposés par la Commission (respectivement 80 et 100 km/h) auraient des conséquences largement négatives pour la sécurité et pour la fluidité des trafics sur les autoroutes, ainsi que sur les conditions économiques de réalisation des transports. »

Résultat du vote

Voix pour: 33, voix contre: 81, abstentions: 10.
