

Dossier n° 271 835 / 2

Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides (APIVIR)

c/ ministre en charge des transports

Mémoire en réplique

au mémoire du ministre en charge des Transports

du 22 mars 2006

Requérant

Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides (APIVIR)

Représentée par son secrétaire, Michel Parigot

Contre

Le ministre en charge des transports

246 Bd Saint-Germain

75700 Paris

Dans son mémoire en date du 22 mars 2006, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer demande le rejet de notre requête et présente à l'appui de cette demande un certain nombre d'arguments et affirmations auxquels nous apportons dans la suite de ce mémoire des réponses circonstanciées.

Mais il convient d'abord de souligner comme nous l'avions fait dans notre précédent mémoire que le ministre ne conteste pas les points essentiels qui fondent notre demande:

- i) le ministre ne conteste pas le surrisque de mortalité engendré par la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée;
- ii) le ministre ne conteste pas le fait que la mesure demandée est nécessaire et réaffirme même au contraire « *son soutien à une prise en compte de la limitation par construction de la vitesse sur l'ensemble des véhicules et au niveau communautaire* »;
- iii) le ministre ne conteste pas véritablement la possibilité de faire usage de l'article 30 du traité pour prendre unilatéralement la mesure demandée.

Le ministre conteste essentiellement deux points:

- i) le fait que la limitation de la vitesse sur les véhicules légers puisse être obtenue par simple « réglage » électronique;
- ii) le fait que, du point de vue du droit européen, la limitation de la vitesse à la construction des véhicules légers soit comparable à la limitation de la puissance à la construction des motos.

Nous montrerons que l'argumentation du ministre sur ces deux points ne peut être retenue car elle repose sur présentation inexacte des faits.

1. Sur les questions de forme.

i) Le ministre indique que sa lettre en date du 1er juillet 2004 était seulement une lettre d'information visant à expliquer le cadre juridique existant et les mesures prises par le gouvernement, que celle-ci n'avait donc pas de caractère décisoire et en conclut que notre requête est irrecevable.

Nous prenons acte de ce que cette lettre n'était pas une décision de rejet de notre demande. Mais cela ne rend évidemment pas notre requête irrecevable puisque celle-ci était dirigée contre la décision de rejet implicite née le 4 juillet 2004.

ii) Le ministre indique aussi qu'il n'avait pas compétence pour prendre la mesure demandée, celle-ci relevant de la compétence du premier ministre.

Sans qu'il soit besoin d'examiner la question de la compétence, il y a lieu de constater que l'argument est inopérant puisque le ministre avait obligation de transmettre la demande à l'autorité compétente et que cette transmission - qu'elle ait eu lieu ou non - est réputée avoir été faite à la date de la demande, comme le précise l'article 20 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000:

« *Lorsqu'une demande est adressée à une autorité administrative incomptente, cette dernière la transmet à l'autorité administrative compétente et en avise l'intéressé. Le délai au terme duquel est susceptible d'intervenir une décision implicite de rejet court à compter de la date de réception de la demande par l'autorité initialement saisie.* »

En outre le recours exercé contre la décision implicite de rejet de l'autorité incomptente doit être considérée comme dirigée contre celle de l'autorité compétente (CE 8 août 1990, n°73563).

En l'occurrence le ministre n'ayant pas, comme il l'indique lui-même, opposé de décision de rejet explicite à notre demande, une décision implicite de rejet de l'autorité compétente est née en tout état de cause le 4 juillet 2004 et notre requête doit être considérée comme dirigée contre cette requête.

iii) Au delà de la réponse juridique que nous venons de faire, il y a lieu de s'étonner de l'invocation, pour la première fois à moins d'une semaine de l'audience, d'objections de pure forme par le ministre, alors même que des arguments de fond restent sans réponse. En outre, répondre près de deux ans après la demande que la question n'est pas du ressort du ministre mais de celui du premier ministre sans avoir transmis la demande au premier ministre n'est pas sérieux quand la question porte sur des questions de sécurité sanitaire.

2. Sur la possibilité de l'utilisation de l'article 30 du traité.

Le ministre rappelle en page 2 et 3 les conditions qui doivent être satisfaites pour pouvoir appliquer l'exception de santé publique prévue à l'article 30 du traité CE, que nous avions nous même énumérées et analysées en pages 63 et 64 de notre requête en montrant qu'elles étaient en l'occurrence satisfaites, à savoir :

- 1) la réalité du risque invoqué ;
- 2) l'absence d'harmonisation complète des mesures de protection contre ce risque ;
- 3) la proportionnalité des mesures de protection proposées.

Il convient de souligner que le ministre n'affirme nullement que l'article 30 ne peut pas être appliqué dans le cas d'espèce. Il se contente de présenter deux affirmations ambiguës qui pourraient être interprétées comme signifiant que les conditions 2) et 3) ne sont pas respectées.

i) Le ministre affirme que « *l'association requérante ne démontre pas que la mesure tendant à limiter par construction la vitesse soit la seule mesure efficace permettant de protéger la vie des personnes sur les routes* ». Cette affirmation laisse entendre que la mesure proposée pourrait être remplacée par une autre moins contraignante ayant le même effet et qu'elle ne serait donc pas proportionnée. Ce n'est pas le cas. Notons d'abord que l'affirmation du ministre joue sur l'ambiguïté: bien évidemment la mesure demandée n'est pas la seule mesure « *permettant de protéger la vie des personnes sur les routes* »! Beaucoup de mesures de nature très diverses concourent à cet *objectif général*. Mais la mesure proposée a pour objectif de combattre un *risque particulier*, celui engendré par des véhicules circulant à plus de 130 km/h. Ce risque est un risque avéré qui se traduit par des décès d'usagers de la route qui ne peuvent être évités par une autre mesure: ni la peur du gendarme, ni celle des radars, qui ne peuvent contrôler tout le territoire à tout instant, n'empêcheront un automobiliste disposant d'une voiture susceptible de rouler à 250 km/h de tester cette possibilité. La seule mesure permettant de supprimer ce risque particulier est bien la limitation de la vitesse à la construction et le ministre n'en propose évidemment aucune autre.

ii) Le ministre indique que la réception communautaire est « *totalement harmonisée* », ce qui « *suggère* » - sans toutefois le dire explicitement - qu'il y aurait une harmonisation complète des mesures de protection contre le risque invoqué. En fait, il n'en est rien car, comme nous l'avions fait remarquer en page 63 de notre requête, les considérants de la directive 92/53/CE instaurant la réception communautaire indiquent explicitement que la conformité aux dispositions de la réception communautaire n'exclut pas que les véhicules possèdent « *certaines caractéristiques indubitablement susceptibles de compromettre la sécurité routière* ». La directive ne prend nullement en compte le risque lié à la mise en circulation de véhicules inutilement rapides et a fortiori n'harmonise pas les mesures de protection contre ce risque alors que la Commission européenne a elle-même reconnu qu'il faudrait limiter la vitesse à la construction de tous les véhicules (cf. page 5 de notre mémoire du 8 janvier 2006).

Ajoutons que la référence à l'arrêt de votre Haute Juridiction du 24 mai 2000 n'est ici d'aucun secours, puisque celui-ci ne dit nullement ce que le ministre lui fait dire.

3. Sur la compétence communautaire.

A l'appui de sa thèse - que nous contestons par ailleurs - selon laquelle la mesure demandée ne peut être prise qu'au niveau européen, le ministre invoque l'argument suivant (page 4):

« *Le traité fait explicitement obligation à l'Union européenne de faire usage de sa compétence exclusive en matière de sécurité routière afin de garantir un degré élevé de protection* »

Conscient de la nécessité de la mesure, le ministre réaffirme par ailleurs « *son soutien à une prise en compte de la limitation par construction de la vitesse sur l'ensemble des véhicules et au niveau communautaire* » (page 6)

Cependant le ministre n'a engagé à ce jour aucune action concrète pour faire adopter cette mesure au niveau européen.

Nous sommes devant la situation paradoxale suivante: le ministre, saisi de la demande de prendre une mesure qu'il reconnaît être nécessaire, indique que cette mesure ne peut être prise qu'au niveau européen, que l'Union européenne a une « obligation » d'agir en la matière, mais n'entreprend pas les actions indispensables pour qu'elle soit prise à ce niveau.

Si une telle inaction était considérée comme légale, cela reviendrait en fait à priver les citoyens de l'accès effectif à la justice, pourtant garanti par l'article 13 de la Convention européenne des droits de l'homme. En effet les citoyens ne peuvent agir directement contre les décisions ou les carences au niveau européen, seuls les gouvernements peuvent le faire en saisissant la Cour de Justice des Communautés Européennes. Dès lors qu'une mesure est nécessaire et ne peut être prise qu'au niveau européen, il devrait donc être considéré comme illégal pour un gouvernement de ne pas entreprendre toutes les démarches indispensables pour faire prendre cette mesure au niveau européen, y compris la saisine de la Cour de Justice puisque l'Union européenne a des obligations en la matière. Dans le cas contraire, le citoyen se trouve privé d'un droit qu'il posséderait effectivement au niveau national en l'absence de compétence communautaire et que la Convention européenne des droits de l'homme lui garantit en outre de manière générale.

4. Sur la limitation de la puissance des motocyclettes à 74 kW.

Le ministre indique que le bridage de la puissance des motos à 74 kW n'est pas assimilable au bridage de la vitesse des véhicules légers, car la possibilité de mise en place unilatérale du premier est explicitement prévue par l'article 6 de la directive 95/1/CE du 2 février 1995.

L'argument ne peut être retenu car il repose sur la présentation d'une situation antérieure qui n'a plus cours aujourd'hui.

La directive 95/1/CE du 2 février 1995 était une des directives particulières participant à la procédure de réception partielle des véhicules à moteur à deux ou trois roues mise en place par la directive 92/61/CEE. La France a à cette époque effectivement obtenu que soit explicitement prévue par l'article 6 de la directive 95/1/CE la possibilité de mise en place unilatérale du bridage de la puissance des motos à 74 kW.

La situation a depuis changé. La directive 92/61/CEE a été remplacée par la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 instaurant une réception communautaire des véhicules à moteur à deux ou trois roues. Dans ce nouveau contexte la directive 95/1/CE a été elle-même modifiée par la directive 2002/41/CE du 17 mai 2002 et l'article 2 de cette dernière directive met fin à la dérogation explicite pour le bridage de la puissance des motos à compter du 1er juillet 2003.

Le maintien en France du bridage de la puissance des motos à 74 kW depuis le 1er juillet 2003 ne relève donc plus d'une dérogation explicite et doit être envisagé uniquement dans le cadre de la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 instaurant une réception communautaire des véhicules à moteur à deux ou trois roues. Ce maintien est possible parce que la directive ne constitue pas une harmonisation complète en matière de sécurité et permet de prendre des mesures unilatérales en cette matière pour les raisons que nous avons mentionnées dans notre mémoire du 8 janvier 2006. La comparaison avec le bridage de la vitesse pour les véhicules légers est donc tout à fait pertinente.

Il convient d'ajouter que l'exemple du bridage de la puissance des motocyclettes à 74 kW montre bien que quand la France veut agir au niveau européen, elle le peut. Lors de la discussion avec les autres pays pour établir la réception commune, la France a fait accepter son choix de limiter la puissance des motocyclettes à la construction et elle a pu le maintenir depuis sans que ces dispositions n'aient provoqué de recours devant la Cour de justice des communautés européennes.

Quand des questions de santé et de sécurité sont en jeu, il est du devoir des Etats de sortir du mécanisme communautaire absurde par lequel l'absence d'unanimité pour prendre une mesure contraignante est automatiquement transformée en unanimité pour interdire de la prendre. Quand un pays constate que sa volonté d'adopter une limitation de vitesse à la construction est bloquée par l'incapacité de l'Union à se mettre d'accord, et que cette attitude le conduit à accomplir des actes administratifs qui sont contraires à son droit, il doit utiliser les articles des traités qui permettent d'agir unilatéralement dans un but de sécurité sanitaire. L'exemple des motocyclettes démontre la légitimité de cette attitude. L'extension du domaine de la limitation de vitesse à la construction s'est faite par étapes allant des cyclomoteurs aux poids lourds en passant par les tracteurs et l'extension aux poids-lourds dont la masse est supérieure à 3,5 tonnes est maintenant effective. La nécessité de l'étendre à tous les véhicules est reconnue depuis les premiers débats communautaires sur ce sujet. La France doit adopter pour la limitation de la vitesse à la construction des véhicules légers la même attitude que pour la limitation de la puissance à la construction des motocyclettes.

5. Sur les dispositifs techniques de limitation de la vitesse.

Le ministre affirme que « *la limitation de la vitesse par construction des véhicules légers ne se réduit pas à un réglage* » en s'appuyant sur ... « *le bridage des poids lourds suite à la directive 92/6/CEE* » qui a nécessité « *des modifications constructives importantes* ».

Le recours à cet exemple des poids lourds montre l'absence de sérieux de l'affirmation. La situation a, comme chacun a pu le remarquer, radicalement changé en 15 ans avec le développement de l'électronique embarquée. Nous avons nous même décrit exactement la différence entre la situation des poids lourds en 1992 et celle des véhicules légers en 2006 dans notre mémoire du 8 janvier 2006 (page 6 et 7). C'est précisément ce changement qui fait que la limitation de la vitesse à la construction se fait actuellement par un simple réglage électronique. Comme nous l'avons indiqué, c'est déjà ce que font les constructeurs allemands pour limiter la vitesse de leurs véhicules haut de gamme à ... 250 km/m. Le ministre ne peut contester le fait que la limitation de la vitesse peut se faire par simple réglage puisque cette technique est déjà largement utilisée.

Quant à l'affirmation selon laquelle les modifications nécessaires pour les véhicules légers « *ne peuvent être assimilées aux modifications plus élémentaires pratiquées sur les deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes)* », elle induit le lecteur en erreur en confondant « cyclomoteurs » et « motocyclettes ». Les motocyclettes - plus couramment appelées « motos » - très puissantes sont parmi les véhicules les plus sophistiqués du marché au plan technique et prétendre que leur limitation de vitesse à la construction n'est pas comparable à celle des voitures particulières est un non sens technique.

Enfin il est pour le moins singulier de prétendre que la limitation de la vitesse à la construction imposerait aux constructeurs des « contraintes » constituant une entrave à la libre circulation des marchandises et que le « *limitateur de vitesse adaptatif* » n'imposerait pas les mêmes contraintes alors que ce dernier est un dispositif évidemment plus sophistiqué.

6. Sur la non conformité à l'article L 318-1 du code de la route.

Comme nous avions indiqué dans notre mémoire du 8 janvier 2006 que le ministre ne répondait pas à notre argumentation concernant la protection de l'environnement, il esquisse cette fois une réponse.

Le ministre soutient que le fait de ne pas limiter la vitesse des véhicules à la construction n'est pas contraire à l'article L 318-1 du code de la route. Son argumentation se limite à affirmer que « *le problème de la protection de l'environnement sous l'angle de la limitation des émissions polluantes est une exigence technique obligatoire qui fait l'objet d'une directive spécifique (70/20/EE) partie de l'intégrante de la réception des véhicules* » et que « *l'article L 318-1 du code de la route valide en droit interne cette réception communautaire instaurant des obligations de limitation de la pollution par construction* ».

Cet argument ne peut évidemment pas être retenu, l'article L 318-1 du code de la route ne se limitant pas à valider en droit interne des dispositions communautaires. Cet article stipule que « *Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à minimiser la consommation d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visées à l'article 2 de la loi n°96-1230 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que les autres nuisances susceptibles de porter atteinte à la santé publique* ».

Or la réception communautaire ne satisfait absolument pas aux exigences de cet article puisqu'elle ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde de carbone. L'Union fixe des règles parfois très

strictes sur la limitation de la vitesse des véhicules à la construction mais ne fixe pas de plafond réglementaire aux émissions de dioxyde