

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 1er août 2005

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 1er août 2005, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer demande le rejet de notre requête.

Il convient d'abord de souligner que le ministre ne conteste pas les deux points essentiels qui fondent notre demande:

- le ministre ne conteste pas le surrisque de mortalité engendré par la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée;
- le ministre reconnaît que la mesure demandée est nécessaire, qu'il conviendrait de la prendre et qu'il souhaiterait pouvoir la prendre.

Le ministre estime cependant ne pas pouvoir prendre cette mesure et demande à votre Haute juridiction de « *constater l'impossibilité dans laquelle se trouve le gouvernement* » de la prendre « *en l'état de ses engagements internationaux* ».

Ainsi donc le ministre serait dans l'impossibilité de prendre une mesure qu'il reconnaît être nécessaire pour sauver un nombre important de vies humaines et qui n'a aucune contrepartie négative, au seul motif que l'engagement européen de notre pays ne lui permettrait pas de le faire. Cependant les seuls arguments présentés à l'appui de cette thèse reposent sur une présentation inexacte des faits et des affirmations contradictoires.

Dans une première partie nous examinerons un certain nombre d'affirmations inexactes du ministre concernant les actions et intentions respectives de la France et de l'Europe. Nous montrerons en particulier que l'affirmation répétée d'une action déterminée des pouvoirs publics pour obtenir au niveau européen une limitation de la vitesse qui se heurterait à une opposition des instances européennes, ne correspond pas à la réalité parce que d'une part les instances européennes ont plutôt tendance à reconnaître la nécessité de la mesure et surtout, parce qu'il n'y a jamais eu d'action déterminée de la France au niveau européen.

Dans une seconde partie nous examinerons les obstacles supposés à la mise en oeuvre par la France d'une limitation de la vitesse des véhicules à la construction. Nous montrerons en particulier:

- que la limitation de la vitesse à la construction ne nécessite pas de modifications structurelles des véhicules mais seulement des modifications fonctionnelles qui sont de simples réglages;
- qu'en conséquence cette mesure ne porte nullement atteinte à la libre circulation des marchandises;
- que sa mise en place ne requiert pas d'uniformisation au niveau européen puisqu'il est possible d'avoir des réglages différents selon les pays (y compris celui consistant à ne pas limiter la vitesse);
- qu'enfin une mesure en tout point semblable est déjà en vigueur en France, à savoir la limitation de la puissance des motocyclettes à 100 CV.

Ce dernier point est très important puisqu'il montre qu'il est tout à fait possible dans le cadre des directives existantes, prévoyant une réception communautaire des véhicules, d'introduire dans un seul pays des réglages différents – en l'occurrence pour la puissance, mais le problème n'est pas différent pour la vitesse – sans que la Commission Européenne ne s'y oppose et qu'en conséquence la seule objection apportée par le ministre – l'obstacle européen – ne tient pas.

La dernière partie de notre mémoire nous analyserons les contradictions et silences de la réponse ministérielle qui confirment le caractère nécessaire et inéluctable de la limitation de la vitesse à la construction et l'obligation d'agir qui en découle.

1. Une présentation inexacte de la situation actuelle et de l'action du gouvernement

1.1. L'affirmation que « *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* » est inexacte.

Les normes qui s'imposent aux constructeurs visent à obtenir un niveau de sécurité élevé pour certaines caractéristiques des véhicules et non pour d'autres, dont la possibilité d'atteindre une vitesse maximale très élevée inutile et dangereuse. Ce fait est attesté par les documents émanant des instances européennes et que nous avons produits. L'Union a limité la vitesse à la construction des poids lourds et vient d'abaisser à 3,5 tonnes le seuil au delà duquel cette limitation intervient, en reconnaissant explicitement qu'il faudrait appliquer cette mesure aux voitures particulières.

Le caractère inexact de l'affirmation concernant ce « *niveau de sécurité le plus élevé possible* » est facile à prouver. Nous avons déjà indiqué que la quasi-totalité des modèles de voitures particulières commercialisées dépassent 150 km/h et qu'un tiers des modèles dépasse 200 km/h. Un exemple caricatural vient d'être produit par la firme Volkswagen qui a présenté en novembre 2005 la Bugatti Veyron (la marque Bugatti est actuellement la propriété du groupe Volkswagen) qui a une puissance de 1001 chevaux et peut atteindre 400 km/h avec une consommation de 24 litres au cent kilomètres hors agglomération et de près de 50 litres au cent kilomètres en ville. Un tel véhicule obtiendra un certificat d'immatriculation et tôt ou tard un de ses conducteurs voudra tester ses possibilités sur une route ouverte à la circulation de tous les usagers. Prétendre que ce véhicule permettra à tous les usagers de la route de jouir du niveau de sécurité le plus élevé possible déconsidère ceux qui utilisent de tels arguments.

Sans atteindre de tels extrêmes, tous les véhicules inutilement rapides présentent un accroissement documenté d'être impliqué dans un accident corporel de la circulation et aucun argument n'est opposé à ces preuves.

1.2. L'affirmation selon laquelle « *le gouvernement français ne ménage pas ses efforts pour que, dans le cadre d'une réglementation communautaire, un dispositif de limitation des vitesses soit adopté* » est inexacte.

La reconnaissance de l'importance des mesures demandées par l'APIVIR et l'affirmation d'une action déterminée des pouvoirs publics pour les obtenir au niveau européen se sont de fait jusqu'à ce jour accompagnées d'une absence de volonté réelle d'agir.

Les affirmations de l'intention gouvernementale ne se sont traduites au niveau européen que par des déclarations indiquant une simple velléité d'action, sans utiliser les méthodes prévues par les traités qui prouveraient la détermination d'obtenir un résultat. S'il est vrai qu'au niveau européen, « *il n'y a ni proposition de la Commission ni débat à Bruxelles* », ce n'est pas, comme l'écrit le ministre « *en dépit des tentatives de la France en ce sens* », car la France n'a jamais dépassé le stade de la velléité.

Il est exact et important de remarquer que la France a été à l'origine de la limitation de vitesse des poids lourds à la construction. Mais il faut remarquer que cette période d'activité décisionnelle de la France s'est transformée depuis en une simple répétition périodique de la

nécessité d'achever ce parcours réglementaire en assurant la limitation de vitesse à la construction des deux dernières catégories de véhicules qui ne sont pas concernés par une telle réglementation et qui sont responsables de la plus grande quantité de décès sur les routes, les voitures particulières et les motos.

L'APIVIR a documenté ces faits en rappelant

- Le communiqué publié à l'issue du comité interministériel de sécurité routière du 18 novembre 2002 : « *La France poursuivra au niveau communautaire ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction.* »
- La déclaration du ministre de l'équipement Gilles de Robien le 23 octobre 2003 : « *Aurons nous un jour le courage d'aborder la question du bridage des véhicules, techniquement appelée limitation par construction de la vitesse ? La France y est prête* ». Cette position a été réaffirmée à deux reprises par le ministre à Vérone, puis à Dublin.

L'évolution récente de la position de la France indique même un véritable renoncement de notre pays à promouvoir au niveau européen la limitation de vitesse à la construction. Lors de la réunion des ministres des transports à Vérone des 4 et 5 novembre 2005, la position du ministre français M.Perben a été très différente de celle de son prédécesseur, puisqu'il a déclaré : « *S'agissant du véhicule, le Gouvernement français prendra toutes les mesures nécessaires pour promouvoir des équipements facilitant le respect des règles et assurant une meilleure protection des usagers. Nous souhaitons obtenir rapidement la généralisation du limiteur de vitesse volontaire sur tous les véhicules neufs, sachant que ce dispositif rencontre déjà un vrai succès.* ».

Il devient évident que l'intention d'obtenir au niveau européen la limitation de vitesse à la construction pour les voitures légères s'est transformée en volonté de promouvoir le limiteur volontaire de vitesse comme cela avait déjà été le cas lors de la démarche du Gouvernement en juin 1999 auprès de l'organisme des Nations Unies qui produit les normes pour les véhicules. Dans un premier temps, le texte déposé par le Gouvernement décrivait un véritable limiteur de vitesse à la construction associé à un enregistreur d'événements, trois mois plus tard le dispositif avait été remplacé par un limiteur « volontaire » de vitesse.

Ce type de dispositif, réclamé par le Gouvernement aux instances européennes dans les jours qui ont suivi le recours gracieux de l'APIVIR en mai 2004 est tout sauf un limiteur de vitesse à la construction, puisque l'utilisateur peut, comme avec un accélérateur, fixer sa vitesse à la valeur maximale pouvant être atteinte par le véhicule. Il ne s'agit que d'un accessoire facilitant la conduite d'un usager qui veut respecter la règle et non d'un dispositif de sécurité intrinsèque supprimant la possibilité d'atteindre une vitesse interdite sur nos routes et dangereuse.

Les affirmations du gouvernement concernant sa volonté d'agir dans le domaine de la limitation de la vitesse sont devenues des démarches de pure communication, voire de protection juridique face à une éventuelle mise en cause pénale dans le cadre des délits non intentionnels, qui masquent un refus d'entrer dans une phase active pour mettre en œuvre des décisions concrètes correspondant à cette volonté. Ces méthodes tentent de minimiser les responsabilités nationales dans cet échec patent de la construction européenne, et à justifier un attentisme au niveau de notre pays alors que notre législation nous contraint d'agir et que les dispositions prévues dans les traités pour traiter ce type de situation nous permettent de le faire, comme les fondements internationaux assurant le droit à la sûreté.

Non seulement le gouvernement n'a pas pris la mesure que nous demandions, mais il n'a entrepris aucune des démarches prévues par les textes au niveau européen.

1.3. L'affirmation selon laquelle l'importance de la limitation de vitesse à la construction n'est pas reconnue au niveau européen et que la France serait isolée sur cette question si elle se décidait à agir, ne correspond pas à la réalité.

Cette importance est clairement affirmée, comme nous l'avions indiqué dans la requête, dans les considérants de la directive 2002/85/CE et dans un rapport de la commission au Parlement.

La directive 2002/85/CE rappelle que:

« (1) La sécurité des transports et les questions environnementales liées aux transports sont essentielles pour la mobilité durable.

(2) L'utilisation de limiteurs de vitesse pour les catégories de véhicules à moteur les plus lourds a eu des effets positifs sur l'amélioration de la sécurité routière. Elle a aussi contribué à la protection de l'environnement.

(3) La directive 92/6/CEE du Conseil prévoit que les exigences relatives à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse pourraient par la suite, compte tenu des possibilités techniques et de l'expérience des États membres, être étendues aux véhicules utilitaires légers. »

Le « *Rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise œuvre de la directive 92/6/CEE* » du 14 juin 2001 présentant l'abaissement de 10 tonnes à 3,5 tonnes de la limite inférieure de poids au dessus de laquelle un véhicule sera équipé d'un limiteur de vitesse à la construction est particulièrement net dans ses conclusions concernant l'intérêt de tels dispositifs pour les voitures particulières. A la section « **4.3 EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE AUX VÉHICULES DES CATÉGORIES M1 (VOITURES PARTICULIÈRES) ET N1 (CAMIONNETTES)** », il est écrit :

« Il est évident que les autobus et les poids lourds ne sont pas les seuls responsables des émissions et des accidents de la route - en réalité, ils n'en sont même pas la cause principale. L'argument concernant le rapport entre la vitesse, d'une part, et la sécurité routière et les aspects environnementaux, d'autre part, est également valable pour les camionnettes et les voitures particulières. Cependant, il faut reconnaître que la limitation de la vitesse maximale des voitures particulières constituerait un problème politique extrêmement controversé. Il faut donc approfondir le débat politique avant l'éventuelle introduction d'un quelconque système de contrôle de la vitesse dans les véhicules des catégories M1 et N1, c'est-à-dire les voitures particulières et les camionnettes. »

2. Une présentation inexacte des possibilités d'action du gouvernement

2.1. Le ministre n'oppose aucun argument sérieux à l'application de l'article 30. Comme nous l'avons indiqué dans notre requête, du point de vue de la Communauté Européenne, la mesure est légale dès lors que sont respectées les trois conditions fixées par la Cour de Justice Européenne :

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

Les jurisprudences de la Cour de Justice Européenne citées par le ministre ne disent bien évidemment pas autre chose et n'apportent rien de nouveau à cet égard.

Nous avons démontré en détail dans notre requête que ces trois critères étaient en l'occurrence respectés. Le ministre ne conteste ni la réalité du risque, ni bien-sûr l'absence d'harmonisation complète des mesures de protection contre ce risque, qui n'est de fait pas pris en compte. Sa contestation porte uniquement sur la proportionnalité de la mesure demandée. Mais cette contestation repose sur une présentation fautive de celle-ci qui, comme nous le verrons dans la suite ne consiste pas à imposer une modification structurelle des véhicules, mais seulement une modification fonctionnelle sous forme d'un « réglage ». La mesure demandée ne porte donc pas atteinte à la libre circulation des marchandises et l'objectif précis qu'elle réalise – supprimer le surrisque engendré par les voitures roulant à plus de 130 km/h - ne peut évidemment pas être atteint par une mesure moins contraignante.

Ajoutons que la jurisprudence du conseil d'État citée par le ministre ne s'applique absolument pas à notre cas: l'arrêté du 27 septembre 2002 suspendant l'importation d'un engrais a été annulé par ce que « *les ministres compétents ont fait une appréciation manifestement erronée des risques présentés par les engrais concernés* ». Dans notre cas nous sommes face à un risque avéré important et non contesté.

2.2. Pour justifier l'absence d'initiative unilatérale de la France dans l'attente d'une décision européenne, le ministre fait une présentation des conséquences sur la libre circulation des marchandises d'une limitation de la vitesse à la construction des voitures qui est sans aucun rapport avec la réalité.

Le développement de l'électronique embarquée et des systèmes de régulation qu'elle autorise a considérablement simplifié la réalisation d'une limitation de la vitesse à la construction. Les dispositifs initiaux étaient destinés à s'appliquer à des poids-lourds et s'associaient à des enregistreurs d'événements mécaniques, comportant des disques destinés à contrôler les temps de conduite des chauffeurs. La complexité des textes d'application des directives concernées s'explique par ces contraintes.

La situation est toute différente dans le contexte actuel. Tous les dispositifs d'allumage des véhicules particuliers sont maintenant assurés par une électronique à la fois sophistiquée et offrant, du fait même de cette sophistication, toutes les facilités de réglage. Dans ce nouveau contexte, la limitation de la vitesse peut elle-même se faire par réglage et ne nécessite plus de modification structurelle.

L'affirmation du ministre que « *cette mesure aboutirait à frapper d'interdiction les importations de véhicules à partir d'états membres qui ne convertiraient pas leur parc automobile en lui imposant la limitation de vitesse par construction et à destination d'un état membre qui a instauré cette mesure* » est donc sans rapport avec la réalité!

Quand la firme BMW, productrice de véhicules haut de gamme particulièrement rapides, a compris le risque d'une évolution permanente de ses modèles vers des performances de plus en plus éloignées des exigences de la sécurité routière, elle n'a pas eu besoin d'une norme. Elle a décidé avec une communication particulièrement habile, de limiter à 250 km/h la vitesse maximale des véhicules qu'elle commercialisait. Cela s'est fait par un simple réglage des dispositifs électroniques du véhicule.

Le fait d'utiliser l'expression de « conversion du parc » automobile indique la volonté d'amplifier les conséquences de la mesure alors qu'il ne s'agit pas d'obliger l'Allemagne ou tout autre pays producteur à convertir son parc automobile, mais à livrer les véhicules neufs exportés en France avec un simple réglage limitant la vitesse maximale au niveau le plus élevé autorisé sur nos routes.

2.3. Les arguments du gouvernement sont d'autant moins recevables qu'il met déjà en oeuvre une mesure en tout point semblable à celle que nous demandons dans une situation qu'il reconnaît être juridiquement tout à fait analogue, sans que cela pose le moindre problème au niveau européen.

Arguant du fait que l'existence d'une procédure de réception communautaire pour les automobiles rendrait impossible la mise en place de la mesure sur le seul territoire nationale, le ministre ajoute « *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* ».

La directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil (Journal officiel n° L 124 du 09/05/2002 p. 0001 - 0044) organise effectivement une procédure de réception obligatoire pour les *véhicules à deux roues à moteur analogue à celle existant pour les automobiles*.

L'article 15 de la directive, qui définit les possibilités d'action des états, indique à l'alinéa 4: « *La présente directive n'affecte pas la faculté des États membres de prescrire, dans le respect du traité, les exigences qu'ils estiment nécessaires pour assurer la protection des utilisateurs lors de l'emploi des véhicules en question, pour autant que cela n'implique pas de modifications des véhicules* ».

La France appliquait avant la publication de cette directive une disposition réglementaire limitant à 76 Kw (100 chevaux) la puissance maximale des deux roues à moteur. Elle a proposé d'adopter cette mesure au niveau européen, mais la proposition a été rejetée par les instances européennes. Ce rejet a eu pour seule conséquence que d'autres pays européens peuvent produire et immatriculer des motos beaucoup plus puissantes, sans que les instances communautaires contraignent la France à modifier son code de la route et à immatriculer une moto de 160 chevaux (ces véhicules existent sur le marché).

Ceci montre que, contrairement à ce qu'affirme le ministre, une procédure de réception communautaire peut très bien cohabiter avec des contraintes nationales concernant la sécurité, dès lors que celles-ci ne sont que des réglages. La directive n'a pas empêché la France de continuer à limiter la puissance maximale des deux roues à moteur à 76 Kw. Les constructeurs livrent sur le marché français des produits dont la puissance est limitée et qui s'accordent avec notre réglementation. La directive est en vigueur depuis le 9 mai 2003 et il n'y a pas eu de plainte de la commission, ni d'un constructeur s'estimant lésé, auprès de la Cour de Justice des communautés européennes.

De fait, il peut être soutenu que la limitation de la puissance des deux roues à moteur « *n'implique pas de modifications des véhicules* » car il s'agit, comme dans le cas de la vitesse, d'un simple réglage. On peut d'ailleurs trouver sur les sites internet des marques les « mêmes modèles » avec des indications de puissances différentes « pour le marché français » (**pièce n°1**).

Il est abusif de confondre une exigence correspondant à des caractéristiques structurelles d'un véhicule (par exemple son comportement lors de tests reproduisant des collisions) avec des caractéristiques fonctionnelles accessibles par de simples réglages, notamment quand ces réglages n'exigent pas un accroissement des performances en puissance ou en vitesse, mais à l'opposé leur réduction.

En limitant la puissance des motocycles à la construction la France utilise la possibilité d'avoir « *des exigences pour assurer la protection lors de l'emploi des véhicules en question* », l'exigence relevant d'un réglage des mécanismes d'alimentation du moteur qui ne permet pas son emploi avec une puissance dépassant la valeur autorisée en France.

Il est donc possible pour la France d'instaurer dès maintenant la limitation de vitesse à la construction des voitures particulières et des motocyclettes. Elle peut définir des textes réglementaires fixant le réglage de la vitesse maximale à la construction des derniers véhicules échappant à cette contrainte indispensable à partir d'une date laissant à la Cour de Justice de Luxembourg les délais nécessaires pour dire si la France est dans son droit en adoptant une telle attitude qui ne porterait nullement atteinte à la libre circulation des marchandises et n'induirait aucun coût de production abusif lors de la production industrielle de ces véhicules « sécurisés ».

Quand on constate l'ampleur de la diversification des modèles produits par une industrie automobile aussi évolutive et inventive, la mise en avant d'un obstacle technique et d'une entrave au commerce produit par l'exigence d'un réglage de la vitesse maximale autorisée est un argument dépourvu de tout fondement objectif, tentant de transformer la directive européenne en un dispositif de blocage artificiel d'une mesure de sécurité prétendument souhaitée par la France, mais qu'elle n'ose pas adopter pour des raisons qui relèvent de l'absence de courage politique pour reprendre l'expression utilisée par Monsieur Gilles de Robien devant les instances européennes.

2.4. En résumé, on voit donc qu'il n'y a pas d'obstacle sérieux au niveau européen à ce que le ministre prenne la mesure demandée de limitation de la vitesse. Il peut invoquer l'article 30, mais il peut aussi prendre la mesure dans le cadre des directives existantes, dès lors que celle-ci ne nécessite pas de modification structurelle des véhicules, mais seulement des modifications fonctionnelles, sous forme de réglage. Il peut d'autant plus le faire qu'une mesure analogue de limitation de la puissance est déjà en vigueur pour les motocyclettes.

L'exemple de la limitation de puissance des motocyclettes montre bien que, contrairement à ce qu'indique le ministre, la mesure demandée ne nécessite pas de réaliser au préalable une « *harmonisation des seuils de vitesse au niveau européen* » et qu'elle n'a pas besoin d'être adoptée au niveau européen. Elle nécessite seulement que soit laissée la possibilité d'effectuer des réglages différents selon les pays.

Il y aurait quand-même pour le moins un paradoxe à soutenir que le cadre européen de libre circulation des marchandises s'oppose à ce qu'on prenne une telle mesure qui épargnerait de nombreuses vies humaines et ne nécessite aucune modification structurelle des véhicules, quand par ailleurs celui-ci s'accommode sans difficulté de l'installation d'une conduite à droite sur les véhicules commercialisés en Grande Bretagne!

3. Une réponse ministérielle qui confirme le caractère nécessaire et inéluctable de la limitation de la vitesse à la construction.

3.1. La réponse du ministre à notre requête contient un grand nombre de contradictions qui témoignent de la difficulté qu'il a à trouver des justifications au fait de ne pas prendre une mesure qu'il sait (et reconnaît être) indispensable.

Le ministre tient des propos en contradiction avec ses actes quand il affirme qu'il « *prend en compte l'implication de la vitesse dans les accidents de la route* » et que « *la France a toujours joué un rôle moteur dans les instances 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* ». La mise sur le même plan de ces deux dispositifs met en évidence l'ambiguïté de la position du gouvernement. Le second de ces dispositifs est un faux semblant, une apparence de décision, alors que seul les dispositifs techniques qui limitent la vitesse à la construction ont une efficacité assurée et c'est pour cela qu'ils sont étendus progressivement à tous les véhicules. Le décret n° 2005-186 du 25 février 2005 a précisé que les véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes « *doivent, au plus tard le 1er janvier 2007, être construits ou équipés de telle manière que leur vitesse maximale ne puisse pas dépasser 90 km/h* ». Ce texte pris en application d'une directive européenne prouve que l'évolution de la réglementation vers la sécurité intrinsèque, (intégrée à l'outil et donc indépendante d'un libre choix de l'utilisateur lui permettant de ne pas respecter les règles et d'induire un surrisque) est une démarche logique et irréversible. Tous les combats d'arrière garde pour la différer représentent des milliers de morts évitables chaque année au niveau de l'Union et il n'est pas acceptable que les dispositions du droit national très précises en contraignantes quand aux obligations de résultat, soient mises en échec par le refus d'une disposition qui ne créerait aucune entrave à la liberté des échanges et représente une simple obligation d'un réglage des dispositifs de régulation électronique d'une voiture particulière.

Le ministre reconnaît que la limitation de vitesse à la construction est une mesure nécessaire et affirme que le gouvernement tente de la faire adopter au niveau européen, sans succès du fait de l'opposition des autres membres de l'Union. Il affirme simultanément que les constructeurs et l'administration font tout ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité maximale des usagers de la route, ce qui est incompatible avec l'affirmation précédente,

Le ministre prétend que l'article 30 des traités ne permet pas de prendre la décision que nous demandons car elle provoquerait une entrave disproportionnée aux échanges. Mais il est dans l'incapacité de justifier l'importance réelle de cet obstacle aux échanges, sinon en affirmant que les pays exportateurs verraient leurs exportations « *frappées d'interdiction* », alors qu'il est évident que le réglage de l'électronique d'une voiture particulière pour limiter sa vitesse maximale est une mesure simple et au coût nul. Elle ne constitue donc pas un obstacle disproportionné. L'administration apporte quotidiennement la preuve de cette possibilité d'avoir des exigences d'emploi particulière dans le cadre des traités en limitant la puissance des motocyclettes commercialisées en France à 76 Kw.

Cette exagération de l'importance de l'entrave à la concurrence produite par une modification fonctionnelle d'un véhicule prend une importance considérable dans ce débat et la réponse juridique qui sera donnée va définir la hiérarchie des valeurs dans ce type de conflit. Notre pays a un ensemble de textes législatifs et réglementaires dont l'esprit et la lettre sont totalement incompatibles avec la mise en circulation, donc la délivrance de documents administratifs, de véhicules inutilement rapides. Les responsables gouvernementaux affirment leur volonté d'obtenir au niveau européen des dispositions dont ils reconnaissent l'importance et qui ne nécessitent à leurs yeux qu'une forme de courage politique au niveau de l'Union.

Mais dans le même temps leurs démarches européennes demeurent très symboliques, se limitant au discours. Ils ne prennent pas la décision très simple consistant à fixer dans la réglementation nationale le réglage de la vitesse maximale pouvant être atteinte par une voiture particulière, en la justifiant comme une mesure particulièrement utile relevant des possibilités d'agir unilatéralement, à la fois dans le cadre des directives sur les véhicules et dans le cadre de l'article 30 des traités pour des raisons de sécurité sanitaire, la mesure étant proportionnée à l'importance des objectifs et n'imposant aucune modification structurelle du véhicule. L'importance de la mortalité sur le réseau secondaire français, qui est le plus dense d'Europe, et le niveau très élevé de la mortalité des motocyclistes français, justifient ces mesures.

3.2. La réponse du ministre à notre requête laisse sans réponse les principaux arguments qui fondent notre demande, ce qui confirme, s'il en était besoin, la pertinence de ces arguments.

L'absence de toute référence aux textes sur le respect de l'environnement dans le mémoire du ministre est à cet égard significative. La conférence de Montréal vient d'affirmer avec encore plus de vigueur que les précédentes que l'évolution du climat sous l'influence de l'accroissement de l'effet de serre n'est plus une hypothèse très probable mais une certitude. L'engagement pris, non seulement de maintenir mais d'amplifier les objectifs de l'accord de Kyoto pour la période postérieure à 2012 est totalement incompatible avec la poursuite de l'accroissement de la production de dioxyde carbone par une activité de transport ne tentant pas dans un premier temps de minimiser le gaspillage avant de devoir réformer profondément ses objectifs. Les résultats français ont été obtenus uniquement par la réduction des émissions industrielles de gaz à effet de serre, la croissance des émissions des véhicules s'étant considérablement accrues depuis l'accord de Kyoto. Comment peut-on défendre l'absence de limitation de vitesse à la construction et la délivrance d'un certificat d'immatriculation à un véhicule de 4/5 places consommant 22 litres d'essence pour cent kilomètres dans un pays dont la loi précise que « *les véhicules doivent être construits de façon à minimiser la consommation d'énergie* » et dans lequel on peut acheter un véhicule assurant le même service pour une consommation quatre fois plus faibles ?

Encore plus significative est l'absence de contestation de l'ensemble de notre démonstration de l'importance du risque lié à la mise en circulation de véhicules inutilement rapides, comme l'absence de contestation de l'affirmation que l'administration n'a réalisé aucune analyse du surrisque lié à ces véhicules, alors que l'Observatoire interministériel de sécurité routière propose des analyses très approfondies de toutes les autres facettes du risque routier. Ne pas documenter le risque, alors que de multiples demandes d'une telle évaluation sont exprimées, notamment par la Ligue contre le violence routière, témoigne d'une volonté de ne pas faire apparaître un niveau de risque très élevé, qui serait perçu comme insupportable par les usagers et rendrait inéluctable la prise de décisions.

Il convient ici de faire, comme nous l'avons déjà fait dans notre requête, le parallèle avec gestion du risque lié à l'amiante qui a fait l'objet le 3 mars 2004 d'une décision du Conseil d'état reconnaissant la faute de l'État. Dans cette décision le Conseil d'état a considéré que les autorités publiques avaient obligation de « *se tenir informées des dangers* », au besoin en diligentant des études, et « *d'arrêter les mesures les plus appropriées pour limiter et si possible éliminer ces dangers* ». Certes cette obligation n'a été formulée que pour les risques professionnels, mais comme nous l'avons indiqué, elle devrait en toute logique valoir aussi bien pour les risques encourus par les usagers de la route, dès lors qu'existe un cadre législatif comparable et qu'il s'agit aussi d'un risque professionnel.

Nous sommes ici devant un risque avéré que le ministre ne conteste pas, mais qu'il refuse d'objectiver par des études qui le contraindraient à agir et qu'il refuse de faire cesser en

prenant la seule mesure appropriée, la limitation de la vitesse à la construction, bien que cette mesure ne présente aucune contrepartie négative. Cette situation est sans aucun doute constitutive d'une faute de l'État et votre Haute juridiction devrait assurément en conclure qu'il y a obligation pour l'État de la faire cesser.

3.3. Le droit ne peut être un instrument rendant possible les dérives les plus évidentes et les contradictions les plus inacceptables en tirant sur le fil le plus ténu d'une réglementation européenne visant à faciliter les échanges commerciaux en s'opposant éventuellement à des valeurs fondamentales concernant le droit à la sûreté, c'est-à-dire d'abord à la vie, et le respect de l'environnement. Nous disposons d'un droit national et de dispositions plus générales, notamment l'article 4 de la déclaration internationale des droits de l'homme qui ne permettent pas les dérives d'une industrie automobile prête à produire des véhicules possédant des caractéristiques inutilement dangereuses et dont le seul objectif est de permettre de transgresser les règles sur les limites de vitesse. Le droit européen s'est établi à partir d'une volonté de libéraliser les échanges entre les pays de la Communauté puis de l'Union. Cette préoccupation constante a toujours prévalu sur les dispositions destinées à protéger les populations de risques évitables. Nous avons pu constater cette prééminence du droit du commerce sur le droit de vivre au niveau international dans de multiples circonstances, notamment dans le contrôle du risque lié à l'amiante: la France a été poursuivie devant l'OMC pour avoir interdit l'amiante, mais elle a fort heureusement persisté et gagné.

Le retard de la communauté dans la prise en compte d'un risque de sécurité sanitaire a été également patent lors de la crise provoquée par l'épidémie d'encéphalite bovine. La France a dû utiliser l'article du traité lui permettant d'agir unilatéralement avec un objectif de sécurité sanitaire pour obtenir des dispositions concernant la traçabilité des produits bovins. Cette demande était beaucoup plus contraignante et coûteuse que ne le serait une limitation de la vitesse à la construction des voitures particulières. Notre pays a prouvé au cours des dernières années l'efficacité des mesures destinées à mieux contrôler les excès de vitesse. Ce renforcement du système de contrôle et de sanction doit être associé à la réduction du risque d'être en infraction avec la règle engendré par la mise à disposition de l'utilisateur de véhicules dotés d'une vitesse maximale totalement incohérente avec les valeurs autorisées.

L'objectif de protection d'un ouvrier exposé à des poussières dangereuses, par exemple à des poussières de silice ou d'amiante, impose d'utiliser les moyens disponibles permettant d'atteindre cet objectif et de vérifier que le résultat est bien atteint. En matière de circulation routière la procédure est actuellement inverse: on voudrait laisser mettre en circulation des véhicules qui ont une aptitude particulière à produire du risque sans aucune contrepartie défendable, le système de contrôle et les sanctions intervenant seulement une fois l'infraction commise ou l'accident survenu, alors qu'il était facile d'en éviter une proportion importante par un acte de prévention simple et n'ayant aucune contrepartie négative ou coûteuse. Il est contradictoire d'interdire à un employeur d'exposer un de ses employés à un risque inutile en le faisant travailler sur une machine ayant des caractéristiques potentiellement dangereuses (par exemple un tour capable de travailler à une vitesse de rotation excessive) et de laisser le même employé circuler avec un véhicule capable de dépasser très largement la vitesse maximale la plus élevée autorisée. L'accident de la route est la cause la plus fréquente de décès au travail.

Dans une communauté d'êtres humains, la loi est un ensemble cohérent de dispositions adoptées pour assurer le respect de valeurs fondamentales. La liberté de vivre et la prévention des blessures et des handicaps en font partie et les dispositions destinées à les préserver ne peuvent être subordonnées à des dispositions de nature commerciale dont nous avons prouvé qu'elles pouvaient être satisfaites facilement et sans surcoût pour les industriels exportant des véhicules vers la France. Il faut être exigeant dans le domaine du maintien de la cohérence des

règles quand des pays s'associent dans une structure supranationale aussi complexe que l'Union européenne. Il faut notamment éviter que l'interprétation abusive des textes européens ne viennent détruire les références nationales, notamment celles qui se situent au niveau le plus élevé dans la hiérarchie des valeurs. Le refus d'un simple réglage d'une électronique embarquée à bord des voitures, en prétextant un obstacle majeur aux échanges commerciaux, ne peut prévaloir sur le respect de la vie humaine et sur des textes nationaux qui définissent clairement des exigences incompatibles avec la délivrance de certificats d'immatriculation à des voitures particulières pouvant se déplacer à des vitesses inutilisables si l'on respecte les règles.

4. Conclusions

PAR CES MOTIFS et tous autres à produire, déduire ou suppléer au besoin d'office, le requérant demande au Conseil d'État de constater que le ministre ne conteste pas le surrisque de mortalité engendré par la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée, qu'il reconnaît que la mesure demandée de limitation de la vitesse des véhicules est nécessaire et qu'il souhaiterait la prendre, que cette mesure ne nécessite aucune modification structurelle des véhicules et peut être réalisée par de simples réglages, que sa mise en place ne requiert pas d'uniformisation au niveau européen puisqu'il est possible d'avoir des réglages différents selon les pays, que le cadre européen ne s'oppose nullement à son entrée en vigueur en France, que d'ailleurs une mesure en tout point semblable de limitation de la puissance des motocyclettes est déjà en vigueur en France et qu'elle n'a pas été contestée par Commission européenne, qu'en tout état de cause il pourrait, si nécessaire, être fait usage de l'article 30 car la mesure est à l'évidence proportionnée et ne limite en rien la libre circulation des marchandises, que le ministre n'a cependant pris aucune des initiatives concrètes qu'il avait la possibilité de prendre pour la mettre en vigueur et qu'en conséquence, il y a lieu d'annuler sa décision et de satisfaire les demandes formulées dans notre requête.

Paris, le 8 janvier 2006

Michel PARIGOT
Secrétaire de l'APIVIR

Pièces jointes:

1 - Extrait du site internet de BMW