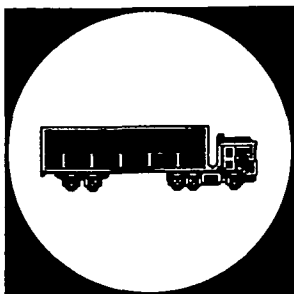


CEE : LE DÉBAT SUR LE LIMITEUR

Jean - Michel KAIL

D'après quelques éléments tirés de la presse étrangère, il semble bien qu'un accord pourrait se faire au sein du Conseil des ministres des transports des Douze d'ici la fin de l'année, à moins que l'opposition quasi-unanime des routiers à ce projet ne prévale.

La teneur du projet

En juillet dernier, la Commission a soumis au Conseil des ministres une proposition de Directive visant à rendre obligatoire la pose d'un limiteur de vitesse à bord des camions et des cars au titre de la sécurité routière. Les autres raisons qu'avance la Commission pour soutenir ce projet sont la réduction de la pollution et de la consommation de carburant.

Ce projet concerne les véhicules utilitaires de plus de 12 tonnes de poids total, immatriculés à compter du 1^{er} janvier 1985, ainsi que les autocars d'au moins 8 places et de plus de 5 tonnes. Si elle est adoptée par le Conseil, la Directive entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1992, date à laquelle les états-membres devront avoir adapté leur législation nationale.

Ces limiteurs seraient réglés à 80 km/h (100 km/h pour les autocars et les autobus) et aucune marge n'est prévue pour dépasser.

Le projet pourrait être inscrit à la session de décembre, d'autant que la présidence du Conseil est assurée jusqu'à la fin de l'année par le ministre néerlandais des Transports et fervent partisan du limiteur de vitesse.

Un assez large consensus s'est dégagé au sein du Conseil informel de Rotterdam sur l'intérêt d'installer un limiteur. Encore que subsiste un préalable : adopter un projet de Directive relatif à l'harmonisation des vitesses maximales de ces véhicules et qui date de 1989.

Les projets gouvernementaux

Le Danemark et le Royaume-Uni ont assoupli leur position ces derniers mois. Le Ministre britannique des transports, M. Malcom Rifkind, a d'abord déclaré que son intention était de rendre obligatoire le limiteur à 96 km/h pour les camions neufs de plus de 7,5 tonnes. Il a cependant surpris la profession en annonçant au dernier congrès du parti conservateur que les véhicules articulés de moins de 4 ans entreraient également dans le champ du projet.

Aux Pays-Bas, le Ministre des transports prépare une proposition détaillée. Son intention est d'harmoniser la réglementation nationale avec celle de la CEE d'ici août 1992. Les véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes auront un an pour se mettre en règle, et le montage à titre rétroactif se ferait en deux étapes d'ici à 1995. La vitesse sera limitée à 84 km/h.

D'autres pays seraient favorables au limiteur, à la condition toutefois qu'il devienne obligatoire dans chaque pays de la Communauté, évitant ainsi de créer une distorsion de la concurrence.

Certains états considèrent encore que la sécurité routière n'est pas du ressort de Bruxelles ; c'est le cas de l'Allemagne qui craint surtout que l'adoption d'une vitesse limite harmonisée en Europe n'entraîne son extension aux voitures (à ce jour n'existe en RFA qu'une vitesse "recommandée" de 120 km/h sur autoroute). L'Italie n'a pas de projet en la matière. Mais reste surtout le débat sur la fixation des vitesses "plafond" : les pays sont assez d'accord sur le principe d'har-

Les réactions des organisations professionnelles.

niser les vitesses maximales des camions, mais ils le sont moins sur le seuil à retenir, ni sur la date d'effet rétroactif.

D'une façon générale, pour ce qui est de la pertinence de la mesure envisagée, elles contestent le fondement des raisons invoquées par les auteurs du projet. Pour certaines d'entre elles, la clé paraît être le comportement du conducteur : il faut faire respecter les limites de vitesse existantes avant d'en créer de nouvelles (*RFA, Autriche, Italie*).

La formation et l'éducation constituent la meilleure façon d'imposer des vitesses de conduite sûres : « il est ridicule de penser qu'un limiteur fixé à 90 km/h épargnerait un accident alors que la vitesse est limitée à 40 km/h ! », (*BDF, RFA*). « Le management du tachygraphe est le meilleur moyen pour les entreprises de contrôler la vitesse. Nous avons demandé au gouvernement de nous laisser le temps d'améliorer les normes de conduite grâce à une campagne en vue d'un changement des comportements, (*NOB Wegtransport, Pays-Bas*) ! ».

La *Freight Transport Association (FTA, R-U)* ironise en soulignant que l'été prochain verra la mise sur le marché des systèmes de management électronique du moteur — ceux-ci sont largement utilisés aux États-Unis —, rendant redondante l'installation de limiteurs mécaniques (ceux que concerne le projet).

Elles contestent le bien fondé du projet

D'autres fédérations mettent plutôt en doute la portée réelle d'une réduction de la vitesse sur les accidents des poids lourds. « Les statistiques montrent que peu d'accidents sont causés par les camions ; la congestion du trafic urbain ou le brouillard sont des facteurs plus importants », (*BDF, RFA*).

La *Freight Transport Association (FTA)*, affirme que l'argument selon lequel une vitesse moindre réduit les accidents n'est pas significativement fondé : « ... que l'accident se produise à 80 km/h ou à 110 km/h, le dommage est sensiblement le même ... » ! Néanmoins, les avis diffèrent au sein même de la *FTA* : « en raison de leur masse importante, les poids lourds ont une énergie cinétique supérieure à celle de n'importe quel autre type de véhicule; aussi la vitesse accroît fortement les dommages, car l'énergie cinétique d'un véhicule circulant à 112 km/h augmente de 33 % lorsqu'il élève sa vitesse de 15 % seulement, soit 128 km/h ». Or, les statistiques britanniques montrent que, si le taux d'implication dans un accident est beaucoup plus élevé pour les voitures particulières que pour les poids lourds, par contre le taux d'implication dans un accident mortel est bien supérieur pour les camions.

Enfin, la *Road Haulage Association (RHA)* a bien accueilli le projet. Elle estime que le coût d'installation du limiteur — 500 £ par véhicule ancien — sera amorti par les économies de carburant réalisées.

Le seuil proposé coûterait cher

Par contre, les fédérations se montrent beaucoup plus récalcitrantes quant au choix du seuil. En effet, pour une entreprise dont l'emploi du parc est particulièrement bien programmé, l'abaissement de la vitesse pratique de 95 à 80 km/h l'oblige à aligner des camions et des chauffeurs supplémentaires pour effectuer les mêmes dessertes. D'importantes entreprises relèvent même qu'une vitesse de 110 km/h est couramment pratiquée la nuit et que ce fait devrait être ratifié.

L'argument selon lequel le coût d'installation d'un limiteur serait remboursé par les économies de carburant réalisées en une année grâce au respect de la limite de 80 km/h — ce qu'avance M. van Miert, commissaire européen aux Transports — ne pèse pas lourd aux yeux des entreprises routières en regard des conséquences sur les coûts en matériel et en personnel d'un abaissement du seuil à 80 km/h. Conséquences qui leur font craindre, d'ailleurs, une baisse de la compétitivité des transporteurs communautaires. ■