



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.06.2001  
COM (2001) 318 final

VOLUME I

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 92/6/CEE DU CONSEIL, DU 10  
FÉVRIER 1992, RELATIVE À L'INSTALLATION ET À L'UTILISATION, DANS LA  
COMMUNAUTÉ, DE LIMITATEURS DE VITESSE SUR CERTAINES CATÉGORIES  
DE VÉHICULES À MOTEUR**

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 92/6/CEE DU CONSEIL, DU 10 FÉVRIER 1992, RELATIVE À L'INSTALLATION ET À L'UTILISATION, DANS LA COMMUNAUTÉ, DE LIMITATEURS DE VITESSE SUR CERTAINES CATÉGORIES DE VÉHICULES À MOTEUR

### 1. INTRODUCTION

#### 1.1. JUSTIFICATION DU RAPPORT

La directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur<sup>1</sup> a été adoptée le 10 février 1992. Cette directive fixe des règles prévoyant l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules de la catégorie M 3 ayant un poids maximal excédant 10 tonnes et sur les véhicules de la catégorie N3, les catégories M3 et N3<sup>2</sup> étant définies dans l'annexe II de la directive 70/156/CEE<sup>3</sup>. Dans l'un des considérants de la directive 92/6/CEE, il était indiqué que ces exigences ne devraient, dans un premier temps, être imposées que pour les véhicules lourds qui sont le plus souvent utilisés en transport international. Par la suite, elles pourraient, compte tenu des possibilités techniques et de l'expérience des États membres, être étendues à des catégories de véhicules à moteur plus légers.

C'est sur la base de ces éléments que la Commission a établi le présent rapport sur la mise en œuvre de la directive du Conseil 92/6/CEE.

Le présent rapport traite également de certaines dispositions de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques<sup>4</sup> et de la directive 92/24/CEE du Conseil, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur<sup>5</sup>.

#### 1.2. SITUATION JURIDIQUE

Les raisons invoquées pour justifier l'introduction des limiteurs de vitesse étaient liées à la sécurité et à l'environnement, et l'argumentation reposait sur quatre principaux points.

---

<sup>1</sup> JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.

<sup>2</sup> La définition des catégories, ainsi que certaines définitions pratiques (voiture particulière, autobus, camionnette, camion et poids lourd) figurent à l'annexe.

<sup>3</sup> Directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 42 du 23. 2. 1970, p. 1), et modifications ultérieures.

<sup>4</sup> Directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 46 du 17.2.1997, p. 1).

<sup>5</sup> Directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L129 du 14.5.1992, p. 154).

Premièrement, les poids lourds, autocars et autobus doivent avoir des moteurs développant une puissance suffisante pour leur permettre de gravir les côtes lorsqu'ils sont chargés. Par conséquent, évidemment, lorsque ces mêmes véhicules circulent sur des portions de route planes ou en pente descendante ou lorsqu'ils sont vides, non seulement la puissance dont ils disposent est plus élevée que celle qui leur est nécessaire pour rouler en toute sécurité, mais elle peut en outre, si elle n'est pas limitée, constituer un risque excessif en ce qui concerne le freinage ou le comportement des pneus du véhicule.

Deuxièmement, la réduction de la vitesse entraîne une diminution du nombre d'accidents de la route et de tués sur les routes.

Troisièmement, elle permet aussi de réduire la consommation et les émissions des véhicules.

Quatrièmement, enfin, le fait de rouler à une vitesse réduite provoque une usure moindre du moteur, des freins et des pneus, ce qui contribue indirectement à une amélioration de la sécurité routière et à une diminution de l'impact sur l'environnement du véhicule puisque ce dernier est en meilleur état.

Compte tenu de ce qui précède, il était prévu, dans un premier temps, de rendre obligatoire l'utilisation de limiteurs de vitesse sur les véhicules de la catégorie M 3 (autobus et autocars) ayant un poids maximal excédant 10 tonnes et sur les véhicules de la catégorie N3 (poids lourds). Au départ, il a été décidé de limiter l'installation de ces dispositifs à ces deux catégories parce que, d'une part, ce sont les véhicules dont les moteurs sont les plus puissants, élément qui, eu égard aux autres caractéristiques de ces véhicules, suscite une certaine inquiétude et que, d'autre part, certains États membres ont déjà introduit des exigences relatives à l'installation de limiteurs de vitesse pour les véhicules appartenant à ces catégories.

Conformément à la directive, l'installation et l'utilisation obligatoires de limiteurs de vitesse dans l'UE devait se dérouler en trois phases:

- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994 pour les véhicules neufs,
- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, pour les véhicules immatriculés entre le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et le 1<sup>er</sup> janvier 1994 effectuant des trajets routiers internationaux et
- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1996 pour tous les véhicules immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988.

L'article 2 de la directive prévoit l'installation de limiteurs de vitesse réglés sur une vitesse maximale de 100 km/h sur les véhicules de la catégorie M 3 et l'article 3 prévoit l'installation de limiteurs de vitesse réglés sur une vitesse maximale de 90 km/h sur les véhicules de la catégorie N 3.

Certaines dérogations sont prévues à l'article 6 de la directive, qui dispose que les articles 2 et 3 ne s'appliquent pas aux véhicules à moteur de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre l'incendie et des autres services d'urgence, ainsi que des forces responsables du maintien de l'ordre:

- qui ne peuvent pas par construction dépasser les vitesses prévues aux articles 2 et 3,
- qui sont utilisés à des fins d'essais scientifiques sur route,
- qui assurent un service public uniquement en agglomération.

Les prescriptions techniques relatives à la réception des limiteurs de vitesse ont été fixées dans la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur.

## 2. EFFETS DES DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE

On a réalisé des études portant sur les effets de l'utilisation des limiteurs de vitesse en effectuant une comparaison entre les véhicules qui en sont équipés et ceux qui ne le sont pas.

Ces études parviennent à des conclusions légèrement différentes, mais les conséquences positives globales suivantes ont été constatées: baisse de la consommation de carburant (de 3 à 11 %), réduction des coûts de maintenance (pneus, freins, moteur), amélioration de la sécurité routière (diminution du nombre de tués), conduite plus détendue et baisse des primes d'assurance résultant de la diminution du nombre d'accidents. Parmi les effets négatifs, on a noté une diminution de la sécurité lors du dépassement d'un autre véhicule, car ce type de manœuvre prend relativement plus de temps, et un allongement des délais de livraison puisque le temps de trajet est plus long.

Bien que ces études ne le mentionnent pas, il est évident qu'il faut ajouter aux effets positifs la diminution des émissions ( $\text{CO}_2$  et  $\text{NOx}$ ) due à la réduction de la vitesse, puisque ces émissions sont directement liées à la consommation de carburant.

Parmi les effets indirects, il faudrait aussi indiquer que la longueur des manœuvres de dépassement des véhicules équipés de limiteurs de vitesse entraîne une réduction de la vitesse moyenne des autres usagers de la route.

En résumé, il est manifeste que les effets connus des limiteurs de vitesse sont, d'une manière générale, très positifs pour les conducteurs, pour les entreprises, pour la collectivité et pour l'environnement. Les effets négatifs sont minimes et il est possible de les éviter: en effet, si tous les limiteurs de vitesse étaient réglés précisément sur la même vitesse, les dépassements ne seraient plus aussi fréquents; en outre, avec la généralisation des limiteurs de vitesse, les horaires fixés aux chauffeurs seront plus réalistes par comparaison avec ceux qui leur étaient imposés par le passé, et qu'ils ne pouvaient pas respecter sans excès de vitesse.

## 3. SITUATION ACTUELLE: FONCTIONNEMENT DES DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE ET PROBLÈMES

### 3.1 LES DIFFÉRENTS TYPES DE LIMITEURS DE VITESSE ET LEURS PROPRIÉTÉS RESPECTIVES

Les dispositifs limiteurs de vitesse peuvent se répartir en deux grandes catégories, les dispositifs électromécaniques et les dispositifs électroniques. Leur principe de fonctionnement est le même: si la vitesse réelle commence à excéder la vitesse fixée, ils agissent sur la pompe d'injection, ce qui entraîne une réduction de la vitesse. Ces dispositifs peuvent être munis d'un régulateur de vitesse permettant de régler la vitesse sur n'importe quelle valeur inférieure ou égale à la vitesse maximale autorisée fixée par le limiteur de vitesse.

Les systèmes électromécaniques sont généralement utilisés pour équiper a posteriori de limiteurs de vitesse des véhicules qui sont déjà en service. Ces dispositifs utilisent un signal provenant soit du tachygraphe, soit de l'indicateur de vitesse. Étant donné que les systèmes électromécaniques sont installés a posteriori, ils sont plus exposés aux interventions non autorisées (déconnexion des câbles ou modification de la vitesse préréglée, par exemple).

Pour éliminer ce risque, toutes les parties du système doivent être scellées, ce qui facilite la détection d'éventuelles traces d'intervention non autorisée.

Les systèmes électroniques sont intégrés dans l'électronique embarquée du véhicule. Ils sont installés et réglés lors de la construction du véhicule en usine. Étant donné qu'ils ne sont pas si facilement accessibles, le risque d'intervention non autorisée est bien moindre.

### 3.2 VÉRIFICATION PÉRIODIQUE DES DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE

Les articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE du Conseil, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, prévoient l'installation de limiteurs de vitesse réglés sur une certaine vitesse et l'article 5 dispose que les dispositifs limiteurs de vitesse doivent être installés par des ateliers ou des organismes agréés par les États membres.

Comme tout dispositif, un limiteur de vitesse peut tomber en panne. Dans ce cas, c'est au conducteur ou à l'entreprise qu'il incombe de faire réparer le dispositif, puisque les seules exigences existant actuellement concernent uniquement l'installation correcte du dispositif de limitation de vitesse et non la vérification périodique de son fonctionnement.

Les seuls points de contrôle prévus par le point 7.10 de l'annexe II de la directive 96/96/CE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques sont les suivants:

«- si possible, vérifier que le limiteur de vitesse est installé conformément à la directive 92/6/CEE

- contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse
- si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, toute autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts.»

### 3.3 ÉTUDES SUR LE FONCTIONNEMENT DES DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE

On dispose de deux études sur le fonctionnement des dispositifs de vitesse installés sur des véhicules en service.

Une étude réalisée au Royaume-Uni sur 156 véhicules a révélé que le dispositif limiteur de vitesse ne fonctionnait correctement que dans un tiers des cas. Sur 25% des véhicules, le dispositif limiteur de vitesse ne fonctionnait pas et, dans 35 % il n'avait pas été correctement calibré. Sur les autres véhicules, soit aucun dispositif limiteur de vitesse n'avait été installé, soit la plaque n'était pas exacte.

Les résultats d'une étude effectuée en Allemagne sur 5281 véhicules ont montré que, sur 12,8 % des véhicules, la vitesse prérglée était trop élevée, dans 4,6% des cas, le dispositif limiteur de vitesse était absent ou ne fonctionnait pas, et dans 5,1 % des cas, le limiteur était dépourvu de plaque. Au total, on a constaté un dysfonctionnement du dispositif limiteur de vitesse sur 20,7 % des véhicules.

Il ressort de ces deux études que le fonctionnement du dispositif limiteur de vitesse peut être testé rapidement et à peu de frais.

### 3.4 POSSIBILITÉS DE VÉRIFIER LE FONCTIONNEMENT DES DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE

Compte tenu des résultats des études réalisées en Allemagne et au Royaume-Uni et du fait que le bon fonctionnement d'un dispositif limiteur de vitesse revêt une importance essentielle aussi bien pour la sécurité routière et pour l'environnement que pour la loyauté de la concurrence entre les transporteurs, il faudrait que le fonctionnement de ces dispositifs soit soumis à des essais réguliers. Les études ont montré que ces tests pouvaient être réalisés rapidement et à peu de frais.

Cette vérification périodique pourrait être effectuée encore plus simplement pour les véhicules équipés des nouveaux appareils de contrôle (tachygraphes numériques) conformément au règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85(CEE)<sup>6</sup>. Les véhicules neufs devraient être munis de ces nouveaux équipements à partir de 2003.

Ce dispositif enregistre la vitesse réelle du véhicule à chaque seconde pendant les 24 dernières heures d'utilisation du véhicule, mais il conserve également en mémoire les données relatives aux excès de vitesse. Les données sont conservées lorsque la vitesse du véhicule dépasse de plus d'1 km/h la limite fixée dans la législation relative aux limiteurs de vitesse, soit 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N 3 et 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M 3 ayant un poids maximal excédant 10 tonnes. Pour chaque excès de vitesse, le tachygraphe numérique enregistre la date et l'heure du début et de la fin de l'excès, la vitesse maximale ainsi que la vitesse moyenne pendant l'incident et l'identification du conducteur. Le nombre d'incidents de ce type est enregistré chaque jour.

Les incidents les plus graves, c'est-à-dire ceux pendant lesquels la vitesse moyenne enregistrée est la plus élevée, sont conservés en mémoire pour chacun des 10 derniers jours où des incidents de ce type ont eu lieu et pour les cinq incidents les plus graves qui se sont produits au cours des 365 derniers jours écoulés, ainsi que pour le premier incident qui s'est produit après la dernière calibration de l'appareil de contrôle. De cette manière, il suffit de regarder les données conservées en mémoire sur les excès de vitesse pour déterminer si le limiteur de vitesse fonctionne correctement ou non.

En outre, lors de l'adoption du règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil, le Conseil et la Commission ont indiqué, dans une déclaration conjointe, que l'appareil d'enregistrement numérique constituait un moyen de contrôler le dispositif limiteur de vitesse installé dans le véhicule.

La vérification périodique pourrait donc être effectuée à l'occasion du contrôle technique du véhicule, soit par un essai du dispositif limiteur de vitesse lui-même, soit par un contrôle des données enregistrées dans la mémoire de l'appareil de contrôle numérique. Par conséquent, la Commission a l'intention de proposer que le point 7.10 de l'annexe II de la directive 96/96/CE soit modifié comme suit:

«- vérifier que le limiteur de vitesse est installé conformément à la directive 92/6/CEE

- contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse

---

<sup>6</sup> JO L 274 du 9.10.1998, p. 1.

- vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, toute autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts.»

- vérifier que le dispositif limiteur de vitesse est réglé sur une valeur n'excédant pas les limites prescrites par les articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE ou, si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conformément à l'annexe I b du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85<sup>7</sup>, déterminer, dans les enregistrements d'excès de vitesse de l'appareil de contrôle, si les limites prescrites par les articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE ont été dépassées.

### 3.5 OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

La Commission a demandé aux États membres de lui communiquer les données issues de l'expérience acquise par leurs autorités respectives ainsi que par toutes les entreprises et tous les organismes concernés par le sujet. Seuls le Danemark, l'Espagne, le Luxembourg et le Royaume-Uni ont répondu à cette demande.

Les autorités danoises ont mis en relief les effets positifs qu'ont eus les dispositifs limiteurs de vitesse sur la sécurité routière et sur la protection de l'environnement. Étant donné que, en cas d'accident, l'ampleur des dommages aux personnes et aux biens est proportionnelle à la vitesse, il est proposé d'abaisser la valeur sur laquelle la vitesse est réglée afin d'améliorer encore la sécurité routière. Les autorités danoises ont également signalé que l'on observe des cas de manipulation non autorisée qui s'expliquent parfois par la concurrence que se livrent les entreprises. Elles pensent que ce problème pourrait être réglé en trois étapes. Premièrement, il faudrait faire en sorte que le dispositif limiteur de vitesse soit installé de manière à rendre difficile toute manipulation non autorisée. Deuxièmement, il faudrait procéder à une vérification périodique du dispositif limiteur de vitesse. Troisièmement, il faudrait prévoir des sanctions sévères en cas de manipulation non autorisée, comme par exemple un retrait du permis de conduire ou de la licence du transporteur en cas de fraude.

Les autorités espagnoles ont envoyé des statistiques portant sur quelque 80 000 contrôles effectués, qui ont révélé qu'environ 6 % des véhicules considérés étaient en infraction avec la directive. Plus de la moitié (54 %) des infractions étaient liées à un mauvais fonctionnement de l'appareil, et près d'un cinquième (17 %) à une vitesse excessive. Parmi les autres grandes catégories d'infraction, on peut citer l'absence de l'appareil (6 %), la manipulation non autorisée de l'appareil (6 %) ainsi que l'absence de réception (4 %).

La réponse des autorités luxembourgeoises concernait plus particulièrement un point d'application de la directive. La directive prévoit que, sur les poids lourds (N3), le dispositif limiteur de vitesse soit réglé de telle sorte que la vitesse maximale de 90 km/h ne puisse pas être dépassée, mais le texte mentionne aussi la valeur de réglage de 85 km/h comme vitesse maximale «compte tenu de la tolérance technique admissible, au stade actuel de la technologie», ce qui a conduit certains États membres à engager des procédures à l'encontre de certains conducteurs dont l'État membre d'origine autorise une valeur de réglage plus élevée pour un dispositif plus perfectionné.

Les autorités britanniques ont indiqué que, même s'il existe certains problèmes de manipulation non autorisée du dispositif limiteur de vitesse et qu'il est donc nécessaire de

---

<sup>7</sup>

JO L 274 du 9.10.1998, p. 1.

faire mieux respecter la législation, l'utilisation du limiteur de vitesse donne des résultats globalement positifs, notamment parce qu'elle a permis d'abaisser la vitesse moyenne de circulation des autobus et de réduire le nombre d'accidents et de tués pour ce mode de transport.

Les contributions de ces quatre États membres confirment l'impression générale, à savoir que malgré les effets très positifs du système actuel sur la sécurité routière et la protection de l'environnement, certains problèmes d'utilisation subsistent. Par conséquent, il faut veiller à ce que la législation soit mieux respectée, au moins en introduisant une vérification périodique du dispositif limiteur de vitesse.

### 3.6 AUTRES PROBLÈMES

Après plusieurs années d'expérience, on a pu recenser les problèmes suivants:

Tout d'abord, l'installation d'un dispositif limiteur de vitesse n'est pas obligatoire sur les véhicules immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Étant donné que ces véhicules sont, d'un point de vue technique, en plus mauvais état que les véhicules récents, on avait, à l'époque, envisagé d'étendre le champ d'application de la directive 92/6/CEE à tous les véhicules concernés, quelle que soit la date de leur première immatriculation. Cependant, comme cette décision risquait d'entraîner des difficultés politiques et que le nombre de véhicules concernés était limité, il a été décidé, dès 1991, d'accepter cette distorsion. Le nombre de véhicules qui se trouvent dans ce cas est limité et ne cesse de diminuer.

Ensuite, l'installation de dispositifs limiteurs de vitesse n'est pas obligatoire pour les véhicules immatriculés en dehors de l'EEE. La seule solution simple pour résoudre ce problème consiste à introduire dans les futurs accords sur les transports conclus avec les pays n'appartenant pas à l'EEE l'obligation d'équiper les véhicules de dispositifs limiteurs de vitesse.

## 4. RAPPORT COÛT- EFFICACITÉ

### 4.1 ÉTUDE DU RAPPORT COÛT-EFFICACITÉ D'UNE EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE AUX VÉHICULES DES CATÉGORIES N1 ET N2 (TOUS LES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES)

Étant donné que la directive 92/6/CEE prévoyait que l'installation de dispositifs limiteurs de vitesse sur les catégories de véhicules lourds ne constituait qu'une première étape, on a étudié les effets d'une éventuelle introduction de l'utilisation de dispositifs limiteurs de vitesse sur des catégories de véhicules plus légers.

Une étude réalisée aux Pays-Bas a conclu que l'installation de dispositifs limiteurs de vitesse sur les véhicules plus légers aurait un effet positif, sur les transports comme sur la collectivité. Ces calculs ont été effectués séparément pour chacun des secteurs.

#### 4.1.1. Rapport coût-efficacité pour le secteur des transports

Pour le secteur des transports, les effets pris en considération sont les suivants:

- la diminution des coûts de carburant,
- la diminution de l'usure des pneus,

- la baisse des primes d'assurance due à la réduction du nombre d'accidents,
- les coûts d'installation des dispositifs limiteurs de vitesse et
- le coût de l'allongement des temps de parcours, en partant de l'hypothèse que les limitations de vitesse étaient respectées par le passé.

La diminution de l'usure du moteur et de la boîte de vitesses, l'allongement de la durée de vie du véhicule et la réduction du nombre d'amendes pour excès de vitesse n'ont pas été pris en considération.

Si le dispositif limiteur de vitesse était installé de telle manière que la vitesse de 90 km/h ne puisse pas être dépassée, comme c'est actuellement le cas pour les poids lourds, il en résulterait, aux Pays-Bas, un gain de 26 euros par camionnette (véhicule de la catégorie N1) et de 450 euros par camion (véhicule de catégorie N2), soit un gain total de 40 millions d'euros.

#### 4.1.2 Rapport coût/efficacité pour la collectivité

Au niveau macro-économique, les effets pris en considération sont les suivants:

- la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de NOx,
- la réduction des émissions sonores,
- la diminution des coûts de carburant,
- la diminution de l'usure des pneus,
- les avantages résultant de la diminution du nombre et de la gravité des accidents,
- les coûts d'installation des dispositifs limiteurs de vitesse.

Les facteurs qui n'ont pas été pris en considération sont les suivants:

- la diminution de l'usure du moteur et de la boîte de vitesse, par exemple,
- l'allongement de la durée de vie du véhicule,
- la réduction du nombre de contrôles de vitesse, compensée par l'augmentation du nombre de contrôles des véhicules relatifs à la réglementation sur les dispositifs limiteurs de vitesse
- l'harmonisation des conditions de concurrence.

Selon ces calculs, si le dispositif limiteur de vitesse était installé de telle manière que la vitesse de 90 km/h ne puisse pas être dépassée, il en résulterait, aux Pays-Bas, un gain de 89 euros par camionnette et de 410 euros par camion, soit un gain total de 89 millions d'euros.

Étant donné que le gain par camionnette est beaucoup moins important que le gain par camion et que les camionnettes sont principalement utilisées pour les circuits urbains, où un dispositif limiteur de vitesse n'a aucune efficacité, on peut en conclure que l'extension du champ d'application de la directive aux véhicules de la catégorie N1 n'est pas justifiée.

#### **4.1.3 Rapport coût/efficacité pour l'Union européenne**

Si l'on considère que le trafic intérieur aux Pays-Bas ne représente qu'environ 3 % de l'ensemble du trafic routier de l'UE, on peut estimer, par extrapolation, que l'introduction de dispositifs limiteurs de vitesse réglés sur une vitesse de 90 km/h pour les camions (catégorie N2) dans l'UE permettrait de réaliser un gain d'environ 3 milliards d'euros.

En outre, en ce qui concerne l'harmonisation des conditions de concurrence, il faut noter que l'absence de dispositifs de limiteurs de vitesse dans les véhicules de la catégorie N2, conjuguée au fait que les exigences en matière de permis de conduire sont moins strictes (un permis de la sous-catégorie C1 suffit pour conduire des véhicules d'une masse inférieure à 7,5 tonnes destinés au transport de marchandises) fausse la concurrence entre les entreprises qui utilisent des petits camions et celles qui font appel à des poids lourds. Pourtant, les poids lourds sont plus propres et plus sûrs: un véhicule de 38 tonnes complètement chargé produit moins d'émissions, occasionne moins de dommages au réseau routier et moins d'encombremens, et se révèle par conséquent moins nocif pour l'environnement que les 5 véhicules de 7,5 tonnes qui seraient nécessaires pour transporter une charge équivalente. D'autre part, les véhicules de la catégorie N1 sont plus comparables aux voitures particulières (un permis de catégorie B est suffisant pour conduire des véhicules de moins de 3,5 tonnes, c'est-à-dire appartenant à la catégorie N1) et leur utilisation est principalement réservée aux circuits de distribution locale ou à un usage privé non commercial.

#### **4.2 EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE A TOUS LES VÉHICULES DES CATÉGORIES M2 ET M3 (TOUS LES AUTOBUS ET AUTOCARS)**

L'installation de dispositifs limiteurs de vitesse sur tous les autobus et autocars, c'est-à-dire l'extension du champ d'application de la directive à tous les véhicules des catégories M 2 et M3 affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, permettrait de réaliser d'autres gains. Dans ce cas, la vitesse devrait être réglée sur la même valeur que pour les véhicules de la catégorie M3 dont le poids maximal est supérieur à 10 tonnes, c'est-à-dire 100 km/h.

#### **4.3 EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE AUX VÉHICULES DES CATÉGORIES M1 (VOITURES PARTICULIÈRES) ET N1 (CAMIONNETTES)**

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. Certains pays non européens utilisent avec succès une alarme sonore qui se met en marche lorsque la voiture dépasse la vitesse maximale autorisée. Les travaux en cours sur le contrôle de la vitesse au moyen de systèmes intelligents d'adaptation de la vitesse (SIAV), qui visent à trouver une solution aux problèmes liés à la vitesse, pourraient ouvrir de nouvelles perspectives. Le paragraphe suivant explique en quoi consistent les SIAV et de quelle manière ils pourraient être utilisés sur d'autres catégories de véhicules.

#### **4.4 CONTRÔLE DE LA VITESSE AU MOYEN DE SYSTÈMES INTELLIGENTS D'ADAPTATION DE LA VITESSE (SIAV) POUR D'AUTRES CATÉGORIES DE VÉHICULES À MOTEUR**

Les systèmes intelligents d'adaptation de la vitesse permettent de résoudre de différentes manières les problèmes liés à la vitesse. Le SIAV permet d'adapter la vitesse du véhicule à la vitesse maximale autorisée sur une route donnée. Il nécessite un échange d'informations fréquent entre l'infrastructure et le véhicule. On peut envisager différents types de SIAV. Il peut s'agir d'un système à vocation uniquement informative, qui émet un signal à l'intention du conducteur en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée. Il peut s'agir d'un système actif qui oblige le conducteur à intervenir pour dépasser la limitation de vitesse. Cela peut signifier que la pédale d'accélérateur se bloque lorsque le véhicule atteint sa vitesse maximale et qu'un effort supplémentaire est nécessaire pour pouvoir l'enfoncer et dépasser la vitesse maximale autorisée. Le système peut aussi être conçu pour interdire aux véhicules de dépasser la limitation de vitesse, ou il peut conserver les infractions en mémoire, et ces données peuvent ensuite être utilisées dans le cadre d'une action en justice contre le conducteur. Cette dernière possibilité pourrait être utilisée dans certains modes de transport bien particuliers, tels que les véhicules de ramassage scolaire. Tous les autres systèmes pourraient être combinés au dispositif limiteur de vitesse pour toutes les autres catégories de véhicules.

### **5. CONCLUSIONS ET MESURES À PRENDRE**

#### **5.1 CONCLUSIONS**

Il a été prouvé que les dispositifs limiteurs de vitesse constituent un instrument valable, à la fois pour l'amélioration de la sécurité routière et pour la promotion d'un environnement moins pollué. Il serait possible d'amplifier encore ces effets positifs en étendant le champ d'application de la directive 92/6/CEE à de nouvelles catégories de véhicules et en modifiant la directive 96/96/CE de manière à y introduire une disposition prévoyant la vérification périodique du dispositif limiteur de vitesse.

#### **5.2 MESURES À PRENDRE**

Les mesures à prendre sur la base du présent rapport sont résumées dans les paragraphes suivants. Ces mesures s'inscrivent dans la continuité de la communication sur les priorités de la sécurité routière dans l'Union européenne<sup>8</sup>, de la résolution du Conseil du 26 juin 2000 relative au renforcement de la sécurité routière<sup>9</sup> et de la résolution du Parlement européen du 18 janvier 2001 sur la communication relative aux priorités de la sécurité routière<sup>10</sup>.

##### **5.2.1 Modification de la directive 92/6/CEE visant à étendre son champ d'application aux camions et à tous les autobus**

Compte tenu des effets positifs sur la sécurité routière et l'environnement escomptés, des possibilités équivalentes qui pourraient en découler pour tous les opérateurs et des gains

---

<sup>8</sup> Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions - Les priorités de la sécurité routière dans l'Union européenne - Rapport d'avancement et hiérarchisation des actions, COM(2000) 125 final du 17.3.2000.<sup>9</sup> JO C 218 du 31.7.2000, p. 1.

<sup>10</sup> JO C .. du ., p. .

financiers prévus, la Commission a élaboré une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, qui est présentée ci-après. Cette proposition prévoit de modifier la directive 92/6/CEE de manière à étendre son champ d'application à tous les véhicules de la catégorie N2, avec réglage de la vitesse maximale sur 90 km/h et à tous les véhicules des catégories M2 et M3 avec réglage de la vitesse maximale sur 100 km/h. Cela concerne d'abord les véhicules neufs puis, après une période de transition, tous les véhicules de ces catégories immatriculés après le 1.1.2001. Les dérogations actuellement prévues à l'article 6 resteront applicables.

#### 5.2.2 Modification de la directive 92/24/CEE afin de la mettre en conformité avec la directive 92/6/CEE

Il conviendra de modifier le texte de la directive 92/24/CEE de manière à y introduire des dispositions concernant la réception des dispositifs limiteurs de vitesse pour tous les véhicules des catégories N2, N3, M2 et M3.

#### 5.2.3 Modification de la directive 96/96/CE pour y introduire une disposition concernant la vérification du fonctionnement des dispositifs limiteurs de vitesse

En vue de garantir le bon fonctionnement des dispositifs limiteurs de vitesse, et étant donné que la vérification de leur fonctionnement peut se faire rapidement et à peu de frais, la Commission a l'intention d'adopter une directive de la Commission portant modification de la directive 96/96/CE de manière à y introduire une disposition concernant la vérification du fonctionnement des dispositifs limiteurs de vitesse lors des contrôles techniques périodiques.

## ANNEXE

### A. DÉFINITION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les catégories de véhicules sont définies d'après la classification internationale suivante:<sup>11</sup>

1. Catégorie M: Véhicules à moteur affectés au transport de personnes et ayant au moins quatre roues.

Catégorie M1 : Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

Catégorie M2: Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal ne dépassant pas 5 tonnes.

Catégorie M3: Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes.

2. Catégorie N: Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.

Catégorie N1: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes.

Catégorie N2: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 12 tonnes.

Catégorie N3: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes.

### B. DÉFINITIONS PRATIQUES

Dans le présent rapport, on désigne par:

Voiture particulière, voiture: véhicule à moteur de la catégorie M1

Autobus, autocar: véhicule à moteur des catégories M2 ou M3

Camionnette: véhicule à moteur de la catégorie N1

Camion: véhicule à moteur de la catégorie N2

Poids lourd: véhicule à moteur de la catégorie N3

---

<sup>11</sup>

Conformément à la directive 92/53/CEE du 18 juin 1992 modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 225 du 10.8.1992, p. 1).