

Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers

(88/C 208/16)

Le 1^{er} juin 1988, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 75 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

Étant donné le délai fixé par le Conseil, prévoyant l'émission de l'avis pour la session plénière de juin 1988, M. Perrin-Pelletier a été chargé en tant que rapporteur général d'élaborer un projet d'avis entrant dans les compétences de la section des transports et communications.

Au cours de sa 256^e session plénière tenue les 1^{er}, 2 et 3 juin 1988 (séance du 2 juin 1988) le Comité économique et social a adopté à une large majorité, 2 voix contre et 12 abstentions, l'avis suivant.

1. Introduction

1.1. La directive 85/3/CEE du 19 décembre 1984⁽¹⁾ a défini les normes relatives aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers, essentiellement des ensembles de véhicules, utilisés en trafic international. Ces ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises sont soit des trains routiers, soit des véhicules articulés à 5 ou 6 essieux. Pour ces mêmes véhicules, la directive 86/360/CEE du 24 juillet 1986⁽²⁾ fixe à 11,5 t le poids maximal à l'essieu moteur.

1.1.1. Ainsi, des normes cohérentes applicables à la grande majorité des véhicules affectés au trafic international permettront d'aboutir, au terme du calendrier d'application prévu, à un équilibre entre l'utilisation rationnelle et économique de ces véhicules routiers utilisés, les exigences d'entretien de l'infrastructure et celles de la sécurité routière.

1.1.2. Toutefois, il est important de reconnaître que dans chaque pays une grande partie du transport s'effectue à l'aide de véhicules à deux essieux et qu'une partie faible mais non négligeable du trafic international ou transfrontalier est assurée par ces mêmes véhicules. La définition des normes applicables à ces véhicules à deux essieux, qui constitue le but de la présente proposition, est donc un complément nécessaire aux directives 85/3/CEE et 86/360/CEE.

1.2. De plus cette proposition est cohérente avec les deux directives tant en ce qui concerne les valeurs retenues que le calendrier d'application, lesdites directives ayant été adoptées, avec leurs dates et dérogations d'applications, par les pays membres.

2. Observations générales

2.1. Avis sur la proposition dans son ensemble

2.1.1. Tout en reconnaissant que différentes solutions pourraient se rapprocher davantage des situations spécifiques à certains pays, mais qui ne sauraient s'appliquer à la totalité des pays membres, le Comité soutient la proposition de la Commission en considérant son entière cohérence avec les directives antérieures⁽³⁾ et sa compatibilité avec les grands impératifs économiques, sociaux et techniques dont elles sont issues.

2.2. Cohérence avec les directives et réglementations nationales

2.2.1. Le poids maximal autorisé des véhicules isolés à deux essieux (18 t) se situe à mi-chemin entre les valeurs extrêmes pratiquées dans les différents pays membres, allant de 16 à 19 t. La date d'application fixée au 1^{er} janvier 1990 permet une adaptation progressive pour la partie affectée aux transports internationaux tout en laissant une grande liberté pour les transports sur territoires nationaux. La valeur retenue de 18 t est cohérente avec celle des remorques à deux essieux. Pour les véhicules qui seraient à quelque moment équipés de crochets de remorquage, il est possible de constituer des trains routiers satisfaisant tous les termes de la directive 85/3/CEE.

2.2.2. Le poids maximal autorisé pour l'essieu moteur (11,5 t) est identique à celui retenu dans la directive 86/360/CEE : c'est le meilleur compromis envisageable permettant de concilier tous les critères de conception et d'utilisation des véhicules.

2.2.3. La date d'application pour ce poids de 11,5 t à l'essieu moteur est celle retenue par la directive 86/360/CEE. Elle ne crée pas de nouvelles contraintes pour les industries ou autres organismes devant s'adapter.

⁽¹⁾ JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 14.

⁽²⁾ JO n° L 217 du 5. 8. 1986, p. 19.

⁽³⁾ Voir avis du Comité sur ces directives : avis du 27 janvier 1972 (JO n° C 61 du 10. 6. 1972, p. 5); avis du 31 janvier 1980 (JO C n° 133 du 7. 5. 1980, p. 14).

2.3. *Aspects économiques et techniques*

2.3.1. Bien que des valeurs maximales plus élevées soit justifiables, les valeurs de 18 et 11,5 t permettent de construire des véhicules satisfaisants à tous égards, en particulier en matière de coût de revient des véhicules et de sécurité résultant de la répartition des charges entre les deux essieux.

2.3.2. À partir de mêmes véhicules de base, les versions porteur isolé ou porteur tracteur peuvent être dérivées sans modifications majeures.

2.3.3. Dans les pays où les limites étaient jusqu'à maintenant inférieures (Allemagne, Irlande, Royaume-Uni) et dans la mesure où les véhicules concernés sont de conception moderne, l'impact des nouvelles limites sur la détérioration des routes ne sera pas décelable.

2.3.4. Hormis les cas où les nouvelles valeurs proposées apportent une augmentation de charge utile, la Commission pourrait s'efforcer de chiffrer les conséquences économiques pour les transporteurs des pays autorisant des valeurs de poids maximaux plus élevées (Belgique, Grèce, Espagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal; le Danemark et l'Italie autorisent des valeurs de 18 t).

2.4. *Sécurité, aspects sociaux et environnement*

2.4.1. Faute de disposer d'éléments d'évaluation objectifs, il est raisonnable de soutenir que les conséquences de cette proposition sur le trafic et la sécurité routière seront globalement neutres. Il en est de même pour les aspects sociaux compte tenu de la nature des transports effectués avec les véhicules concernés.

Fait à Bruxelles, le 2 juin 1988.

Le Président

du Comité économique et social

Alfons MARGOT

Avis sur la quatrième convention entre les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et la CE

(88/C 208/17)

Le 23 février 1988, le Comité économique et social a décidé, conformément à l'article 20, paragraphe 4, de son règlement intérieur, d'élaborer un avis sur la quatrième convention entre les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et la CE.

La section des relations extérieures, qui était chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 20 mai 1988 (rapporteur: M. Delhomenie).

Lors de sa 256^e session plénière (séance du 3 juin 1988), le Comité économique et social a adopté à la majorité avec 2 voix contre et 4 abstentions l'avis suivant.

1. Introduction

1.1. Le Comité, par ce nouvel avis sur la coopération entre les pays ACP et la Communauté, tient à réaffirmer l'attachement et l'attention qu'il porte à ce domaine tant au niveau du contenu de la Convention que de son application.

1.2. Le Comité constate que la situation de la plupart des pays ACP continue à se dégrader. Le problème de la dette, la chute du prix des matières premières, l'instabilité monétaire internationale, les faibles taux

de croissance par habitant dans les États ACP et de l'économie mondiale ont provoqué une situation critique au plan économique et social dans nombre d'États ACP. Cette crise sera longue d'autant que les perspectives à court et moyen terme ne sont guère favorables. De plus l'épuisement des ressources naturelles et l'augmentation importante de la population pèseront sur le développement à long terme.

1.3. Le Comité considère que la future Convention devra tenir compte de cette évolution et prévoir des dispositions et des moyens financiers suffisants pour