



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.10.2006
COM(2006) 570 final

2006/0183(COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés
dans la Communauté**

{SEC(2006)1238}

{SEC(2006)1239}

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1 CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Motivations et objectifs de la proposition

La proposition de directive vise à améliorer la sécurité des usagers de la route, notamment les usagers vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Ce groupe d'usagers est particulièrement exposé au risque d'être impliqué dans un accident avec des poids lourds ayant un angle mort latéral du côté passager. Il existe déjà une législation rendant obligatoire un jeu de rétroviseurs plus efficace à partir de 2006/2007 pour les poids lourds neufs. Les autres poids lourds continueront toutefois de circuler sans que leur champ de vision indirecte n'ait été amélioré. La Commission propose d'étendre les exigences en matière de champ de vision latérale indirecte, qui ne s'appliquent actuellement qu'aux véhicules neufs, au parc de poids lourds en circulation.

Contexte général

Un certain nombre d'accidents sont causés par des conducteurs de véhicules de grande taille qui n'aperçoivent pas les autres usagers situés à proximité immédiate ou le long de leur propre véhicule. Ces accidents surviennent souvent lors d'un changement de direction dans les carrefours, les embranchements et les ronds-points, quand le conducteur ne détecte pas les autres usagers se trouvant dans la zone de l'angle mort située à proximité immédiate de son véhicule. Selon les estimations, environ 400 personnes décèdent chaque année en Europe dans ces circonstances. C'est pourquoi le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2003/97/CE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 71/127/CEE. Conformément à cette directive, les nouveaux types de véhicules, à partir de 2006, et les nouveaux véhicules, à partir de 2007, ne peuvent être homologués par les autorités des États membres que s'ils sont équipés d'un jeu de rétroviseurs et d'autres systèmes de vision indirecte respectant certaines exigences visant à réduire l'angle mort.

Pour plusieurs États membres, cette obligation, qui ne concerne que les véhicules neufs et les nouveaux types de véhicules, n'était pas suffisante. Par conséquent, trois États membres (les Pays-Bas, la Belgique et le Danemark) ont mis en œuvre des systèmes nationaux (législation, abattements fiscaux ou autres incitants financiers) encourageant la modification des véhicules existants appartenant à certaines catégories et présentant un risque particulier dans ce contexte, à savoir les poids lourds. En outre, ces États membres ont encouragé la Commission à adopter une législation en ce sens à l'échelon communautaire. Cette proposition a recueilli l'assentiment de plusieurs autres États membres.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

La législation européenne sur l'homologation des systèmes de vision indirecte remonte à 1971. La première directive 71/127/CEE a été progressivement modifiée par plusieurs directives imposant le montage de rétroviseurs plus nombreux et plus perfectionnés, et étendant son champ d'application à d'autres catégories de véhicules. Cette directive fixait des exigences relatives à la conception des rétroviseurs et à leur montage sur les véhicules. Elle n'affectait toutefois en rien les exigences nationales. C'est seulement en 2003 qu'une nouvelle

directive, la directive 2003/97/CE abrogeant la directive 71/127/CEE, a imposé le montage de rétroviseurs ou d'autres systèmes de vision indirecte.

La directive 2003/97/CE a été modifiée par la directive 2005/27/CE de la Commission, qui impose le montage de rétroviseurs de classe IV et de classe V sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes au lieu de 7,5 tonnes auparavant.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

Dans son Livre blanc intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", la Commission européenne s'est fixé pour objectif de réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici à 2010. Dans son troisième programme d'action pour la sécurité routière, la Commission s'est engagée à étudier la possibilité d'équiper les poids lourds déjà en circulation de systèmes de vision indirecte destinés à réduire les angles morts.

En décembre 2005, le groupe de haut niveau CARS 21 a adopté feuille de route applicable sur une durée de 10 ans pour une industrie automobile européenne compétitive. En ce qui concerne la sécurité routière, le groupe a recommandé une approche intégrée prenant en compte les technologies automobiles, les infrastructures et les usagers. Cette approche intégrée prévoyait l'introduction obligatoire de nouveaux dispositifs de sécurité visant notamment à réduire l'angle mort des poids lourds.

2 CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Les milieux intéressés ont été consultés au cours de l'étude coûts/avantages effectuée par un contractant en 2004. Leurs commentaires ont été pris en compte dans le rapport.

Une consultation publique des parties intéressées a été lancée en 2006 sur Internet. La plupart des participants à cette consultation avaient déjà été contactés pendant l'étude.

- 10 réponses proviennent de fabricants de rétroviseurs ou d'autres équipements destinés à améliorer le champ de vision indirecte;
- 8 proviennent d'organisations de promotion de la sécurité routière, dont une d'un membre du Parlement européen;
- 6 proviennent d'associations nationales et internationales de transporteurs routiers (DK, NL, BE, ES, UK, IRU);
- 7 proviennent de gouvernements nationaux ou régionaux (CY, DE, EL, NL, FI, NO, Land allemand de Bade-Wurtemberg);
- 2 proviennent d'un constructeur et d'une association de constructeurs (l'ACEA et une société qui modifie les camions Volvo);
- 3 proviennent d'associations d'usagers (la FEMA pour les motocyclistes, la FIVA pour les véhicules anciens et l'ECF pour les cyclistes).

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Globalement, les participants reconnaissent qu'il est utile d'équiper le parc existant de dispositifs améliorant le champ de vision indirecte. Ils divergent toutefois quant à l'approche et à la portée d'une telle initiative. Certains acteurs privilégieraient une approche volontaire, un champ de vision plus étroit ou un plus grand éventail de possibilités pour obtenir ce champ de vision. D'autres souhaitent que toutes les exigences de la directive applicables aux véhicules neufs soient appliquées à davantage de types de véhicules ou aux véhicules plus anciens.

La Commission a dûment pris en compte tous ces commentaires. Une initiative purement volontaire ne garantirait pas les résultats escomptés. En outre, la Commission prévoit une solution simple et directe, qui minimise les coûts et maximise les avantages. Les solutions proposées par un grand nombre de participants bénéficieraient peut-être à leurs partenaires, mais au détriment de l'efficacité globale de la proposition. Enfin et surtout, la Commission a tenu compte du fait que tous les commentaires des usagers faibles, qui constituent le groupe-cible de la mesure, sont très majoritairement positifs. L'évaluation des incidences, qui accompagne la présente proposition, contient le détail des résultats de la consultation.

Une consultation publique par Internet a été organisée du 12/04/2006 au 24/05/2006. La Commission a reçu 36 réactions. Les résultats sont disponibles sur http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm.

Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques / d'expertise concernés

Étude de marché, analyse coûts-avantages

Méthodologie utilisée

Contrat d'étude

Principales organisations/principaux experts consultés

Gouvernements nationaux, fabricants de rétroviseurs, constructeurs automobiles, instituts pour la sécurité routière

Résumé des avis reçus et pris en considération

Aucun participant à la consultation n'a fait valoir que la proposition présentait des risques potentiellement graves aux conséquences irréversibles.

Les transporteurs ont proposé que soient organisées des campagnes de sensibilisation destinées tant aux conducteurs qu'aux usagers vulnérables, recommandation qui a été incluse dans la directive. Il a en outre été signalé que l'âge moyen du parc automobile était plus élevé dans certains États membres que dans d'autres. En conséquence, les États membres ont la faculté d'étendre la portée de la directive aux véhicules de plus de 10 ans.

Moyens utilisés pour assurer la publicité de l'avis des experts

L'étude coûts-avantages peut être consultée sur le site web EUROPA à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors_en.htm

- **Analyse d'impact**

Maintenir le statu quo reviendrait à laisser passer la chance de sauver des vies grâce à une mesure simple et pas exagérément coûteuse. L'obligation d'équiper les véhicules déjà en circulation n'a de sens que si elle entre en vigueur avant que l'ensemble du parc de poids lourds ne soit remplacé par de nouveaux véhicules équipés de rétroviseurs conformément à la directive 2003/97/CE. On estime que ce sera le cas après 2020. Les effets d'une directive applicable au parc existant sont limités dans le temps et diminuent d'année en année.

La deuxième possibilité consiste à appliquer l'ensemble des exigences de la directive 2003/97/CE concernant le champ de vision latéral à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Étant donné la taille globale du parc existant, cette mesure peut être considérée comme présentant un excellent rapport coûts-bénéfices. Il est toutefois probable que l'installation des dispositifs requis diffère d'un type de véhicule à l'autre. Pour certains types de véhicules, notamment les plus anciens, l'application de l'ensemble des exigences de la directive 2003/97/CE pourrait nécessiter des modifications importantes de la structure de la cabine en raison de la plus grande résistance au vent des rétroviseurs plus volumineux. Cela pourrait entraîner des frais substantiels de l'ordre de plusieurs milliers d'euros.

Une troisième possibilité consiste dès lors à appliquer une série différenciée d'exigences sur la base de la directive 2003/97/CE concernant le champ de vision latéral à tous les poids lourds. Pour plus de 50 % des poids lourds circulant sur les routes européennes, il est possible de remplacer les anciens miroirs de rétroviseur par de nouveaux qui soient conformes à la directive 2003/97/CE et couvrent le champ de vision indirecte requis. 25 % pourraient être équipés de nouveaux rétroviseurs pour autant que les exigences relatives au champ de vision soient légèrement revues à la baisse (>99%). Le coût du montage de ces équipements sur des véhicules en circulation est normalement inférieur à 150 euros. Quant aux 20 à 25 % de véhicules restants, la plupart pourraient être équipés de nouveaux rétroviseurs à un coût certes plus élevé mais raisonnable. Dans certains cas (moins de 10 %), il est permis d'installer des dispositifs complémentaires pour couvrir au moins de champ de vision défini par la directive 2003/97/CE. Cela pourrait être le cas si le remplacement des rétroviseurs nécessitait des modifications substantielles de la structure de la cabine ou s'il n'existe pas de rétroviseur pouvant respecter les exigences.

3 ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé des mesures proposées

La présente directive a pour objet d'améliorer le champ de vision indirecte des poids lourds en circulation et de contribuer à sauver des vies sur les routes européennes. Étant donné qu'améliorer le champ de vision indirecte de poids lourds en circulation implique de procéder à des modifications techniques d'un système légal et déjà homologué, il convient d'être particulièrement attentif à la faisabilité technique et à l'efficacité économique d'une telle mesure.

À l'heure actuelle, aucune solution technique ne permet de couvrir à 100 % la surface au sol entourant le véhicule. C'est vrai pour les véhicules de passagers et ce l'est encore davantage pour les poids lourds. En outre, bien que les rétroviseurs soient un excellent moyen de couvrir le champ de vision indirecte, utilisé quasiment depuis les débuts de l'automobile, il existe des limites physiques pour certaines zones telles que celles situées à l'arrière des poids lourds.

La principale contrainte est la capacité limitée du conducteur à recueillir, percevoir et traiter un certain nombre d'informations tout en se déplaçant. Aujourd'hui déjà, avec la série actuelle de rétroviseurs, un conducteur d'un camion à conduite à gauche qui tourne à droite, outre qu'il doit regarder devant lui et à gauche, doit également regarder dans deux rétroviseurs placés à droite et dans un rétroviseur de proximité immédiate placé au-dessus de la portière de droite. Les camions construits après 2007 comporteront un miroir avant supplémentaire qui couvrira également la surface au sol située juste devant le véhicule.

Les systèmes électroniques complémentaires destinés à couvrir les angles morts ne contribueront probablement pas de manière significative à l'application des mesures prévues, car ils nécessitent, surtout sur les véhicules existants, des modifications structurelles considérables entraînant des coûts importants. Néanmoins, si ces systèmes sont conformes aux exigences de la directive 2003/97/CE, ils pourront être installés. L'approche technique de la directive pour les véhicules neufs, que l'on peut considérer comme l'état de la technique, constitue le cadre de référence pour toute mesure applicable aux véhicules en circulation.

Du point de vue du rapport coûts-bénéfices, il serait absurde d'appliquer aux véhicules en circulation l'ensemble des exigences applicables aux véhicules neufs. Équiper de rétroviseurs ou de caméras les bus ou utilitaires légers déjà en circulation présenterait dans tous les cas un rapport avantages/coûts de loin inférieur à 1. En ce qui concerne les poids lourds, ce rapport n'est supérieur à 1 que dans le cas du champ latéral de vision indirecte. Vu les résultats de l'analyse coûts-avantages, seul le scénario poids lourds/vision latérale est pris en considération.

Pour rendre la mesure (dont les avantages diminuent avec le temps) aussi efficace que possible, pour permettre aux fabricants de répondre à la demande et pour accorder davantage de marge aux propriétaires de camions anciens, il convient de prévoir une mise en œuvre progressive de la présente directive. Les poids lourds immatriculés après 2004 doivent être équipés un an après l'entrée en vigueur de la directive, ceux immatriculés après 2001 doivent être équipés deux ans après l'entrée en vigueur et ceux immatriculés après 1998 doivent être équipés trois ans après l'entrée en vigueur au plus tard.

La présente proposition se fonde sur le principe coûts-avantages. En ce qui concerne l'application des exigences de la présente directive, les États membres sont tenus de prévoir des procédures de contrôle fiables et efficaces, et dans certains cas flexibles, pour s'assurer que tous les véhicules immatriculés chez eux respectent ces exigences. La majorité des véhicules en circulation peuvent être équipés de dispositifs déjà disponibles sur le marché à un coût raisonnable. Dans certains cas, cette mesure pourrait s'avérer techniquement plus difficile. C'est notamment dans ces cas que les États membres devraient se montrer flexibles en prévoyant des solutions au cas par cas permettant à l'autorité chargée de l'inspection d'homologuer d'autres solutions.

Certains États membres ont déjà pris des mesures au niveau national pour améliorer le champ de vision latéral ou indirect des conducteurs de poids lourds, en sus des exigences prévues par la législation européenne en vigueur. Ces mesures ne sont pas conformes ou pas totalement conformes aux dispositions techniques de la directive 2003/97/CE. Il se peut toutefois que ces mesures permettent d'aboutir au même résultat, à savoir la couverture suffisante de l'angle mort. C'est pourquoi la directive prévoit une exemption pour les poids lourds immatriculés dans ces pays, à savoir les Pays-Bas, le Danemark et la Belgique, qui ont été équipés de systèmes améliorant la vision indirecte conformes aux législations nationales avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Néanmoins, tous les États membres doivent veiller à ce que

tous les véhicules équipés en seconde monte après l'entrée en vigueur de la présente directive le soient avec des dispositifs de vision indirecte conformes à celle-ci.

En outre, la présente directive ne s'applique pas aux véhicules immatriculés plus de 10 ans avant son entrée en vigueur. Il est probable que le coût de l'équipement en seconde monte de véhicules plus âgés soit plus élevé que les avantages escomptés, ceux-ci étant proportionnels au temps restant avant la radiation du véhicule.

Base juridique

La mesure proposée se fonde sur l'article 71 du traité CE.

Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique parce que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

Avec la directive 2003/97/CE, les rétroviseurs sont harmonisés à l'échelon européen. Les initiatives prises chaque État membre en matière de seconde monte ne concerneront que les véhicules immatriculés dans cet État membre. Les poids lourds représentent une part importante du trafic européen, voire international. Une solution uniquement nationale ne serait pas appropriée.

Une obligation nationale relative à la seconde monte pourrait en outre être considérée comme un obstacle au commerce, d'autant qu'il existe une législation européenne harmonisée. Une approche européenne commune en matière de seconde monte crée des conditions identiques pour tous dans un marché européen du transport routier extrêmement concurrentiel.

Les objectifs de la proposition peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire pour les raisons indiquées ci-après.

Une obligation européenne commune est avantageuse en termes d'économies d'échelle. Elle empêche que les solutions techniques varient d'un pays à l'autre, ce qui pourrait causer des problèmes lorsque des camions d'occasion sont vendus dans d'autres pays européens ayant des exigences différentes.

La législation européenne permettra de réduire le nombre d'accidents dus à l'angle mort et impliquant des poids lourds immatriculés dans un autre État membre.

Les poids lourds constituent la plus grande part du trafic international. Ils devraient donc être la première catégorie de véhicules à faire l'objet d'une harmonisation des exigences à l'échelon européen.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons indiquées ci-après.

Si l'approche technique est décrite en détail, la directive laisse aux États membres une grande liberté pour mettre au point leur propre système destiné à assurer le respect de la directive.

L'option préconisée laisse une large marge de manœuvre aux États membres pour trouver les moyens présentant le meilleur rapport coût-efficacité en vue de transposer les dispositions de la directive relatives aux procédures de mise en œuvre et de contrôle.

Choix des instruments

Instruments proposés: directive.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes.

L'obligation légale pourrait être remplacée par des campagnes de sensibilisation et des accords volontaires du secteur. Étant donné que la mesure prévue n'a de sens que pendant une période limitée dans le temps (de 4 à 6 ans à compter de 2007), un accord volontaire du secteur du transport routier ne semble pas approprié. En outre, ce secteur ne semble pas être en mesure de prendre un tel engagement. Les campagnes de sensibilisation semblent être utiles à court terme. Elles devraient accompagner l'introduction des rétroviseurs.

4 INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

5 INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Simulation, phase-pilote et période transitoire

Une période de transition a été ou sera prévue pour la proposition.

Tableau de correspondance

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, point c),

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) Un certain nombre d'accidents sont causés par des conducteurs de poids lourds qui n'aperçoivent pas les autres usagers situés à proximité immédiate ou le long de leur véhicule. Ces accidents surviennent souvent lors d'un changement de direction dans les carrefours, les embranchements et les ronds-points, quand le conducteur ne détecte pas les autres usagers se trouvant dans la zone de l'angle mort située à proximité immédiate de son véhicule. Selon les estimations, environ 400 personnes décèdent chaque année dans ces circonstances, la plupart d'entre elles étant des usagers vulnérables tels que les cyclistes, les motocyclistes et les piétons.
- (2) Dans son Livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix"⁵, la Commission s'est fixé pour objectif de réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici à 2010. Dans son troisième programme d'action pour la sécurité routière⁶, la Commission s'est engagée à étudier la possibilité d'équiper a posteriori les poids lourds déjà en circulation de systèmes de vision indirecte destinés à réduire les angles morts afin de réduire le nombre de victimes de la route.

¹ JO C , p. .

² JO C , p. .

³ JO C , p. .

⁴ JO C , p. .

⁵ COM (2001) 370 final.

⁶ COM (2003) 311 final.

- (3) Dans sa feuille de route applicable sur une durée de 10 ans et contenue dans le rapport final "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century" (un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle), le groupe de haut niveau CARS 21 recommandait une approche intégrée en ce qui concerne la sécurité routière, reposant notamment sur l'introduction obligatoire de nouveaux dispositifs de sécurité, tels que des rétroviseurs destinés à réduire l'angle mort des poids lourds.
- (4) La directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil du 10 novembre 2003 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 71/127/CEE⁷ présente un important potentiel de réduction du nombre de morts, mais ne concerne que les véhicules nouvellement immatriculés.
- (5) Il s'ensuit que les véhicules déjà en circulation ne sont pas soumis aux obligations prévues par la directive 2003/97/CE. On estime que la totalité de ces véhicules ne sera pas remplacée avant 2023.
- (6) Afin de réduire le nombre d'accidents impliquant ces véhicules et provoquant le décès d'usagers vulnérables, il y a lieu, entre-temps, de prévoir que les véhicules concernés soient équipés a posteriori de dispositifs améliorés pour la vision indirecte.
- (7) Les véhicules de ce type en circulation devraient être équipés de rétroviseurs réduisant les angles morts latéraux conformément aux dispositions techniques de la directive 2003/97/CE, ce qui est techniquement faisable pour la majorité des véhicules concernés.
- (8) Il est toutefois approprié et proportionné de prévoir des exemptions pour les véhicules dont la durée de vie restante est courte, pour les véhicules équipés de rétroviseurs latéraux dont le champ de vision couvert n'est qu'insensiblement inférieur à celui prévu par la directive 2003/97/CE et pour les véhicules qu'il est techniquement impossible d'équiper de rétroviseurs conformes à ladite directive.
- (9) Des périodes transitoires devraient être prévues pour permettre au marché de faire face à une demande de rétroviseurs très élevée pendant une période très courte.
- (10) Les poids lourds qui, avant l'entrée en vigueur de la directive 2003/97/CE, ont été équipés a posteriori de dispositifs de vision indirecte qui couvrent largement le champ de vision requis par ladite directive, devraient être exemptés des exigences de la présente législation.
- (11) Le processus de montage a posteriori devrait s'accompagner de mesures de sensibilisation aux dangers liés à l'existence d'angles morts sur les poids lourds.
- (12) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir équiper a posteriori des véhicules en circulation dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des

⁷ *JO L 25 du 29.1.2004, p. 1. Directive modifiée par la directive de la Commission 2005/27/CE (JO L 81, 30.3.2005, p.44).*

effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive fixe des exigences en ce qui concerne le montage de systèmes de vision indirecte sur les véhicules des catégories N₂ et N₃ visés dans la directive 70/156/CEE du Conseil et immatriculés dans la Communauté.

Article 2

1. La présente directive s'applique aux véhicules des catégories N₂ et N₃ visés au point 2 de l'annexe II de la directive 70/156/CEE et qui ne sont pas couverts par la directive 2003/97/CE⁸.
2. La présente directive ne s'applique pas:
 - (a) aux véhicules des catégories N₂ et N₃ immatriculés plus de 10 ans avant la date fixée à l'article 7;
 - (b) aux véhicules des catégories N₂ et N₃ sur lesquels il est impossible de monter des rétroviseurs de classe IV et de classe V de manière à remplir les conditions suivantes:
 - (i) aucune partie des rétroviseurs n'est située à moins de 2 mètres (± 10 cm) du sol, quel que soit le réglage adopté, le véhicule étant à la charge correspondant au poids total techniquement admissible;
 - (ii) les rétroviseurs sont totalement visibles à partir du poste de conduite.
 - (c) aux véhicules des catégories N₂ et N₃ qui ont fait l'objet, avant l'entrée en vigueur de la directive 2003/97/CE, de mesures nationales imposant le montage d'autres dispositifs de vision indirecte couvrant au moins 95 % du champ de vision total au niveau du sol des rétroviseurs de classe IV et de classe V visés par ladite directive.

Article 3

Avec effet à compter de la date prévue à l'article 7, les États membres veillent à ce que tous les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, soient équipés, côté passager, de rétroviseurs d'accostage et grand angle conformes aux exigences fixées par la directive 2003/97/CE respectivement pour les rétroviseurs de classe IV et de classe V.

⁸ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/40/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 161 du 14.6.2006, p. 12).

Par dérogation au premier alinéa, les exigences de la présente directive seront réputées respectées si les véhicules sont équipés de rétroviseurs dont la combinaison du champ de vision couvre au moins 99 % du champ de vision total au niveau du sol des rétroviseurs de classe IV et de classe V visés par la directive 2003/97/CE.

Article 4

Par dérogation au premier alinéa de l'article 3, les États membres peuvent prévoir les dispositions suivantes:

- (1) les véhicules immatriculés de 4 à 7 ans avant la date fixée à l'article 7 doivent remplir les exigences de la présente directive au plus tard un an après cette date;
- (2) les véhicules immatriculés de 7 à 10 ans avant la date fixée à l'article 7 doivent remplir les exigences de la présente directive au plus tard deux ans après cette date.

Article 5

Les véhicules des catégories N₂ et N₃ qui, à défaut de solution technique disponible, ne peuvent être équipés de rétroviseurs conformes à la présente directive, peuvent être équipés d'autres dispositifs de vision indirecte pour autant que ces dispositifs couvrent au moins le même champ de vision que celui défini au deuxième alinéa de l'article 3.

Les véhicules équipés a posteriori conformément au premier alinéa seront homologués individuellement par les autorités compétentes des États membres.

Article 6

Outre les mesures prévues par la présente directive, les États membres prévoient des initiatives de sensibilisation aux risques que représentent les angles morts des véhicules pour les usagers de la route.

Article 7

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard [un an à compter de son entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 8

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.10.2006
SEC(2006) 1239

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Document accompagnant la

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés
dans la Communauté**

Résumé de l'évaluation des incidences

{COM(2006)570}

1. DÉFINITION DU PROBLÈME ET OBJECTIF

Un nombre important d'accidents sont causés par des conducteurs de véhicules de grande taille qui n'aperçoivent pas les autres usagers situés à proximité immédiate ou le long de leur véhicule. Ces accidents surviennent souvent lors d'un changement de direction aux carrefours, aux embranchements ou sur les ronds-points, quand le conducteur ne détecte pas les autres usagers se trouvant dans la zone de l'angle mort située à proximité immédiate de son véhicule.

Selon les estimations, ce type d'accident est responsable, chaque année, du décès de plus de 400 personnes dans l'Union européenne. La plupart des victimes sont des piétons ou des conducteurs de deux-roues, qui constituent une catégorie d'usagers de la route particulièrement vulnérable.

Le législateur européen s'est intéressé à ce problème. En 2003, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2003/97/CE sur les dispositifs de vision indirecte¹. Conformément à cette directive, les nouveaux types de véhicules, à partir de 2006, et les nouveaux véhicules, à partir de 2007, ne peuvent être homologués par les autorités des États membres que s'ils sont équipés d'un jeu de rétroviseurs et d'autres systèmes de vision indirecte respectant certaines exigences visant à réduire l'angle mort. La directive 2003/97/CE a été récemment modifiée pour imposer le montage de rétroviseurs grand angle et d'accostage sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes, contre 7,5 tonnes auparavant².

Compte tenu de la durée de vie des poids lourds (PL), l'effet de la nouvelle législation sera très limité pendant une longue période. L'UE-25 compte près de cinq millions de poids lourds (de plus de 3,5 tonnes) et enregistre, chaque année, un peu plus de 300 000 nouvelles immatriculations. Le parc de poids lourds sera donc totalement renouvelé dans seize ans environ à compter de 2007 (soit en 2023).

La présente directive a pour objet d'améliorer le champ de vision indirecte des poids lourds en circulation et de contribuer à sauver des vies sur les routes européennes. Étant donné qu'améliorer le champ de vision indirecte de poids lourds en circulation implique de procéder à des modifications techniques d'un système légal et déjà homologué, il convient d'être particulièrement attentif à la faisabilité technique et à l'efficacité économique d'une telle mesure.

2. COÛTS ET AVANTAGES DES OPTIONS POLITIQUES

En 2004, les services de la Commission ont évalué les coûts et avantages³ du montage de rétroviseurs/caméras-moniteurs sur les poids lourds, les véhicules utilitaires légers (VUL) et les cars/bus pour améliorer le champ de vision indirecte des conducteurs.

¹ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1.

² JO L 81 du 30.3.2005, p. 44-47. Directive 2005/27/CE de la Commission du 29 mars 2005 modifiant, en vue de son adaptation au progrès technique, la directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs.

³ Étude réalisée par Jacobs Consultancy en 2004.

Scénario: pour l'UE-25, Période: 2006-2020 / rapport coût-avantages	Zone latérale			Zone avant		
	PL	VUL	Bus	PL	VUL	Bus
Scénario de base	4,1	0,4	0,4	0,6	0,1	0,2
Caméras plutôt que rétroviseurs	0,6	0,1	0,1			
Coûts accrus des rétroviseurs (+ 50 %)	2,7	0,2	0,3			
Taux constants de mortalité	5,5	0,5	0,6			
Augmentation de 10 % du nombre de vies sauvées (sous- estimation)	5,3	0,4	0,6			
Zones urbaines uniquement	2,3	0,2	0,3			

Le tableau ci-dessus indique, pour chaque cas, le rapport avantages-coûts sur la base des statistiques, estimations et hypothèses suivantes:

Parc de véhicules de l'UE-25 en 2003	PL	VUL	Bus
Nombre de véhicules [1 million]	4,7	22,5	0,7

Les coûts du montage d'un rétroviseur latéral et d'un rétroviseur avant sont évalués à 150 euros chacun. Ils s'élèvent à 1 000 euros dans le cas d'un système vidéo.

Estimation du nombre de vies sauvées entre 2006 et 2020 par catégorie de véhicule et par zone (latérale ou avant)	PL	VUL	Bus
Latérale	1 313	626	27
Avant	200	137	14

Équiper de rétroviseurs ou de caméras les utilitaires ou bus légers déjà en circulation présenterait dans tous les cas un rapport avantages/coûts bien inférieur à 1: les coûts sont supérieurs aux avantages. En ce qui concerne les poids lourds, ce rapport n'est supérieur à 1 que dans le cas du champ latéral de vision indirecte. Le montage de rétroviseurs latéraux sur les poids lourds uniquement permettrait de réduire bien davantage que tous les autres scénarios réunis le nombre d'accidents: 1,313 contre 1,003. Dans le premier cas, il faudrait équiper près de quatre millions de véhicules, contre 25 millions dans le second cas.

En conséquence, les options politiques ne tiennent compte que du couple «PL/rétroviseurs latéraux».

Option n° 1: Aucun changement de politique – «Statu quo»

Maintenir le statu quo reviendrait à se priver de la possibilité de sauver des vies grâce à une mesure simple et pas trop coûteuse. L'obligation d'équiper les véhicules déjà en circulation n'a

de sens que si elle entre en vigueur avant que l'ensemble du parc de poids lourds ne soit remplacé par de nouveaux véhicules équipés de rétroviseurs conformément à la directive 2003/97/CE. On estime que ce sera le cas après 2020. Les effets d'une directive applicable au parc existant sont limités dans le temps et diminuent d'année en année.

Option n° 2: Appliquer l'ensemble des exigences de la directive 2003/97/CE concernant le champ de vision latéral à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Cette option présente le meilleur rapport coût-efficacité. Un rapport de 4,1 – qui serait légèrement inférieur dans le cas d'une entrée en vigueur en 2008 – est un résultat idéal.

Certains États membres envisagent d'appliquer cette mesure au niveau national. Toutefois, des solutions individuelles pourraient se révéler incompatibles avec le régime communautaire de réception des véhicules et entraver le marché commun. Une telle décision ne peut donc être prise qu'au niveau communautaire.

La conclusion d'accords volontaires ne semble pas réaliste. Aucun des États membres ayant déjà mis en œuvre cette mesure (NL, BE, DK) ne l'a fait sur la base d'un accord volontaire.

Option n° 3: Appliquer, sur la base de la directive 2003/97/CE, un ensemble différencié d'exigences concernant le champ de vision latéral à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Pour plus de 50 % des poids lourds circulant sur les routes européennes, il est possible de remplacer les anciens miroirs de rétroviseur par de nouveaux qui soient conformes à la directive 2003/97/CE et couvrent le champ de vision indirecte requis. 25 % pourraient être équipés de nouveaux rétroviseurs pour autant que les exigences relatives au champ de vision soient légèrement revues à la baisse (>99%). Le coût du montage de ces équipements sur des véhicules en circulation est normalement inférieur à 150 euros.

Quant aux 20 à 25 % de véhicules restants, la plupart pourraient être équipés de nouveaux rétroviseurs à un coût certes plus élevé mais raisonnable. Dans certains cas (<10%), notamment si le remplacement des rétroviseurs nécessitait des modifications substantielles de la structure de la cabine ou s'il n'existe pas de rétroviseur conforme aux exigences, l'installation de dispositifs complémentaires est autorisée pour couvrir au moins le champ de vision défini par la directive. Ces dispositifs doivent recevoir l'aval des autorités chargées de l'inspection.

3. ANALYSE DES INCIDENCES

3.1. Incidences sociales

On estime que la proposition permettra de sauver près de 1 200 vies, ce qui représente un coût approximatif de 2,4 milliards d'euros sur le plan social. Sont notamment concernés les usagers de la route les plus vulnérables, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

Par ailleurs, les conducteurs aussi sont, en règle générale, favorables à l'élargissement du champ de vision indirecte. Ils sont conscients que le champ de vision actuel est limité et estiment qu'un champ de vision plus grand constituerait un gage de sécurité supplémentaire. Les chauffeurs de poids lourd, quant à eux, connaissent les dangers liés aux angles morts sur leur véhicule et déclarent que de meilleurs outils pour y faire face amélioreront leur environnement de travail.

Cet argument vaut également pour les propriétaires de camions. La plupart d'entre eux accepteraient l'installation de dispositifs à un coût raisonnable. En fait, la question d'une meilleure prise en compte des angles morts relève également du domaine de la santé et de la sécurité au travail. La réduction du nombre d'accidents dans un parc de véhicules particulier diminue les frais d'exploitation liés au temps d'indisponibilité et aux primes d'assurance. Ils craignent avant tout que des problèmes techniques rencontrés lors du montage des rétroviseurs sur leurs camions n'entraînent des coûts supplémentaires importants.

3.2. Incidences économiques

La directive a des incidences économiques manifestes sur les entreprises de transport. Les propriétaires de camions doivent financer une mesure qui profite essentiellement aux autres usagers de la route. Toutefois, compte tenu des avantages qu'elles aussi en retireraient, on peut supposer que la plupart des entreprises de transport accepteront de la financer dans la limite d'une certaine somme, pour autant que cette somme ne soit pas disproportionnée et ne provoque pas de distorsions du marché.

Une application stricte des exigences pour les nouveaux rétroviseurs pourraient engendrer des coûts substantiels dans certains cas. Bien que la grande majorité des camions puissent être équipés de dispositifs déjà commercialisés à moins de 150 euros, des coûts plus élevés sont parfois possibles. Dans un nombre très restreint de cas, un nouveau jeu de rétroviseurs plus grands pourrait même nécessiter une modification de la structure de la cabine en raison d'une résistance au vent accrue. Les autorités chargées de l'inspection doivent, notamment dans ces cas précis, faire preuve de souplesse et accepter des solutions exceptionnelles à un coût raisonnable.

Cette souplesse dans des cas particuliers est également nécessaire pour éviter toute distorsion du marché. En fait, le secteur du transport routier de marchandises en Europe se caractérise notamment par son nombre élevé de petites entreprises. Les choses seraient différentes si une petite entreprise possédant trois camions du même type devait déboursier 1 500 euros par camion pour modifier les cabines en raison du montage des rétroviseurs, alors que tous ses concurrents ne paient que 150 euros par camion.

3.3. Autres incidences – coûts administratifs

La nécessité de vérifier que tous les camions concernés par l'obligation ont été équipés des rétroviseurs appropriés constitue une difficulté majeure de l'obligation relative au montage a posteriori.

- (1) Les véhicules ont peut-être été homologués conformément à la directive 71/127/CEE et à ses modifications ultérieures. Dans la plupart des cas, élargir le champ de vision requis par cette proposition de directive revient à installer des rétroviseurs possédant un rayon de courbure plus grand, ce qu'autorise la directive 2003/97/CE mais pas les directives plus anciennes. Dans certains États membres, un camion risquerait de ne plus être conforme aux critères d'homologation si les rétroviseurs nouvellement

installés ne sont pas homologués. Dans ce contexte, le gouvernement allemand a trouvé une solution: autoriser le remplacement des rétroviseurs à la condition qu'ils soient conformes à la directive 2003/97/CE. En fait, les autres États membres devront, eux aussi peut-être, remédier à cette situation au moment de la transposition de la directive.

- (2) Actuellement, les rétroviseurs sont homologués en tant qu'ensemble, la marque d'homologation étant apposée sur le corps du rétroviseur plutôt que sur le miroir. Aucune homologation ou marque d'homologation n'est nécessaire pour les miroirs de remplacement. En conséquence, si l'ensemble complet n'est pas remplacé, la marque d'approbation sur le corps du rétroviseur se référera toujours à l'ancienne directive, tandis que le miroir ne possédera aucune marque attestant sa conformité aux nouvelles exigences. Les États membres doivent prévoir une procédure qui permette aux autorités chargées de l'inspection de vérifier la conformité d'un rétroviseur avec les exigences en matière de montage a posteriori. Un certificat de conformité délivré par le fabricant des miroirs devrait normalement suffire.
- (3) Pour la grande majorité des véhicules, la vérification de la conformité des rétroviseurs avec ces dispositions législatives peut être effectuée sans coûts élevés. Toutefois, les véhicules doivent être équipés d'autres dispositifs si de nouveaux miroirs de rétroviseur ou de nouveaux rétroviseurs ne peuvent pas être installés à un coût raisonnable. Chaque véhicule doit être approuvé par une autorité chargée de l'inspection. Ces autorités accumuleront, pour les différents types de véhicules, des données sur les systèmes appropriés et échangeront des informations sur les éventuelles solutions techniques qui ont été approuvées. Les Pays-Bas ont déjà établi une liste de ces données, ce qui peut faciliter l'homologation individuelle et réduire, par la suite, les coûts liés à cette homologation.

4. SUIVI ET ÉVALUATION

La transposition de la présente directive dans les États membres fera l'objet d'un suivi. En outre, il est possible de surveiller les incidences de cette directive grâce à la méthode d'analyse du rapport coûts-avantages résumée au chapitre 2. Si l'obligation relative à la seconde monte atteint son but, une réduction du nombre de piétons/cyclistes tués dans un accident impliquant un poids lourd qui tourne à droite (à gauche dans le cas du Royaume-Uni et de l'Irlande) devrait être constatée. Ces statistiques figurent dans la base de données de la Commission sur les accidents (CARE).