

Sécurité routière: montage a posteriori de rétroviseurs au parc de poids lourds en circulation

2006/0183(COD) - 11/07/2007 - Acte final

OBJECTIF : équiper a posteriori de rétroviseurs les poids lourds en circulation, immatriculés dans la Communauté après le 1^{er} janvier 2000.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2007/38/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté.

CONTENU : la présente directive vise à améliorer la sécurité des usagers vulnérables de la route tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, qui sont particulièrement exposés aux dangers liés à l'existence d'angles morts latéraux du côté passager des poids lourds.

Cette directive constitue une mesure temporaire qui vise à améliorer le champ de vision indirecte des poids lourds en circulation (véhicules N2 et N3). La directive 2003/97/CE en vigueur impose un jeu de rétroviseurs plus efficace pour les camions neufs à partir de 2006/2007. Conformément à cette directive, les poids lourds neufs de plus de 3,5 tonnes devront être équipés, à partir de 2007, de rétroviseurs supprimant l'angle mort. Toutefois, les poids lourds en circulation ne seront pas concernés par cette mesure législative. Par conséquent, la présente directive prévoit le montage a posteriori de ces rétroviseurs pour le parc de poids lourds en circulation.

Avec effet à compter du 6 août 2007 et **au plus tard le 31 mars 2009**, les États membres doivent exiger que tous les poids lourds en circulation immatriculés dans la Communauté soient équipés, côté passager, de rétroviseurs grand angle et d'accostage conformes aux exigences fixées par la directive 2003/97/CE respectivement pour les rétroviseurs de classe IV et de classe V.

La directive ne s'appliquera pas :

- a) aux véhicules des catégories N2 et N3 immatriculés avant le 1^{er} janvier 2000 ;
- b) aux véhicules de la catégorie N2 ayant une masse maximale autorisée inférieure à 7,5 tonnes, sur lesquels il est impossible de monter un rétroviseur de classe V de manière à remplir les conditions suivantes : i) aucune partie du rétroviseur 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) et le rétroviseur est totalement visible à partir du poste de conduite;
- c) aux véhicules des catégories N2 et N3 qui font l'objet de mesures nationales entrées en vigueur avant les dates de transposition de la directive 2003/97/CE, de mesures nationales imposant le montage, du côté passager, 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.

Par dérogation, les exigences de la directive seront réputées respectées si les véhicules sont équipés, côté passager, de rétroviseurs grand angle et d'accostage dont la combinaison des champs de vision couvre au moins 95% du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe IV et au moins 85% du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe V visés par la directive 2003/97/CE

Pour les poids lourds qui, par manque de solutions techniques économiquement viables, ne peuvent se conformer entièrement aux dispositions de la directive, les autorités compétentes doivent autoriser et approuver d'autres solutions. Dans ce cas, les États membres communiqueront les listes des solutions techniques autorisées et approuvées, y compris les meilleures pratiques concernant les aspects de la mise en conformité rétroactive, à la Commission, qui se chargera de les transmettre à l'ensemble des États membres. La Commission rendra les informations communiquées publiquement accessibles dans tous les États membres sur son site internet ou par tout autre moyen approprié ;

Le 6 août 2011 au plus tard, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la directive, accompagné d'une étude sur les accidents dus à l'angle mort, couvrant tous les véhicules ainsi que les coûts encourus, dans le but d'améliorer la sécurité routière. Sur la base d'une analyse coûts-avantages plus complète, le rapport de la Commission sera accompagné, le cas échéant, d'une proposition de réexamen de la législation existante.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 03/08/2007.

TRANSPOSITION : 06/08/2008.