

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

2006/0183(COD) - 04/06/2012 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Transposition : la date limite de transposition de la directive dans le droit national était le 6 août 2008, les véhicules concernés devant être équipés de rétroviseurs anti-angle mort avant le 31 mars 2009. D'une manière générale, **la transposition s'est effectuée sans problème** et, pour l'essentiel, dans les délais. Dans un seul État membre (Danemark), la transposition a eu lieu bien avant la date limite, des règles nationales analogues étant déjà en vigueur lorsque la directive a été adoptée.

Mise en œuvre : le 18 décembre 2007, le comité d'adaptation technique établi en vertu de la directive sur 96/96/CE sur le contrôle technique a conclu qu'il n'y avait pas lieu de modifier la directive sur le contrôle technique, celle-ci prévoyant déjà des contrôles annuels pour les véhicules concernés par la directive sur l'adaptation du parc existant, ces contrôles obligatoires comprenant les rétroviseurs et leur champ de vision.

Les réponses au questionnaire de la Commission **ne font pas apparaître de problèmes importants dans la mise en œuvre** de la directive sur l'adaptation du parc existant. Cependant, la plupart des États membres ne disposaient pas d'informations précises sur le nombre de véhicules échouant au contrôle technique parce qu'ils ne respectaient pas les exigences en matière d'adaptation a posteriori.

Effets de l'installation a posteriori de rétroviseurs anti-angle mort: en 2011, la Commission a fait réaliser une étude sur les accidents dus à l'angle mort dans le but de comparer la situation avant et après la mise en œuvre de la directive. Elle comprenait une évaluation de l'efficacité de l'installation a posteriori de rétroviseurs anti-angle mort en ce qui concerne le nombre de décès évités.

Il a été estimé qu'en 2009, environ 3,7 millions de véhicules devaient être équipés a posteriori en application de la directive. Une actualisation des calculs réalisés lors de l'adoption de la directive a montré que le nombre total d'accidents mortels impliquant un poids lourd et des usagers de la route vulnérables aurait dû diminuer de 21,5% entre 2005 et 2009 du fait de l'entrée en vigueur de la directive sur l'adaptation du parc existant. Or, le nombre réel de décès dans ce type d'accidents a diminué de 27,5% au cours de cette période. Cependant, **la mesure dans laquelle on peut attribuer cette tendance positive à la directive reste incertaine**. Ainsi, le nombre de cyclistes tués avait déjà diminué fortement en 2006, avant la mise en œuvre de la directive.

De plus, les données disponibles couvrent une période très courte après la mise en œuvre de la directive sur l'adaptation du parc existant. Lorsque l'étude sur la mise en œuvre de la directive a été réalisée, la base de données CARE ne contenait pas de données postérieures à la fin de 2009. La base de données CARE contient des informations sur les circonstances des accidents, mais pas sur les facteurs qui y ont contribué. Il n'est donc pas possible de déterminer précisément les accidents où la présence d'un angle mort peut avoir joué un rôle.

En résumé, **le nombre d'accidents mortels impliquant des usagers de la route vulnérables et des poids lourds tend à diminuer mais la part de ce progrès qui peut être attribuée à la directive sur l'adaptation du parc existant n'est pas clairement établie** et on ne sait pas davantage si l'imposition d'exigences techniques supplémentaires permettrait d'obtenir des résultats encore meilleurs.

Conclusions: même si on enregistre une réduction marquée du nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de la route, le rapport note que **les accidents impliquant un poids lourd font encore plus de 1200 victimes chaque année**. Les efforts de prévention de ces accidents doivent être poursuivis et [la Commission](#) s'est engagée à en faire une de ses priorités de travail pour la période 2011-2020.

Toutefois, il n'existe pas de solution simple ou unique susceptible de réduire de manière substantielle le nombre d'accidents et la mortalité. Des mesures devraient être prises pour **améliorer tant les véhicules que le comportement des usagers de la route**.

La Commission :

- suivra de près tout développement technologique (caméras et de dispositifs de surveillance, ainsi que de systèmes de détection et d'alerte) visant à prévenir les accidents liés aux angles morts qui serait susceptible d'être intégré aux véhicules neufs, une fois démontrée son efficacité par rapport aux coûts ;
- examinera, dans le cadre du processus «[CARS 21](#)», les autres actions à mener pour résoudre le problème des angles morts.
- continuera à promouvoir une formation de meilleure qualité et une sensibilisation renforcée, tant à l'égard des chauffeurs de poids lourds que des usagers vulnérables, ainsi que des actions d'amélioration des infrastructures pour que les usagers vulnérables et les poids lourds puissent les partager en toute sécurité.

La Commission a lancé une consultation publique sur la révision de la directive relative aux poids et dimensions des poids lourds en vue d'améliorer, notamment, leur conception au regard de la sécurité routière. La révision de cette directive sera l'occasion d'examiner des possibilités d'améliorer le champ de vision direct du conducteur.