

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

2006/0183(COD) - 05/10/2006 - Document de base législatif

OBJECTIF : réduire le nombre d'accidents impliquant, notamment, des cyclistes et des motocyclistes en améliorant le champ de vision indirecte des poids lourds en circulation.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : dans le cadre de ses efforts visant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2010, la Commission européenne a adopté deux propositions de directive. La première proposition vise à l'amélioration de la sécurité sur les grands axes routiers - le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) - au moyen de mesures d'infrastructure et d'une meilleure ingénierie (voir procédure **COD/2006/0182**). La seconde prévoit l'installation, sur les poids lourds existants, de systèmes de vision indirecte supprimant l'angle mort (rétroviseurs dits «d'angle mort»), ce qui doit permettre de réduire le nombre d'accidents impliquant, notamment, des cyclistes et des motocyclistes.

Chaque année, environ 400 utilisateurs de la route perdent la vie à la suite d'un accident provoqué par un conducteur de poids lourd qui ne les a pas vus en virant à droite. Selon la Commission, l'installation, sur les poids lourds existants, de systèmes de vision indirecte supprimant l'angle mort pourrait permettre l'économie de 1.200 vies supplémentaires sur les routes européennes d'ici à 2020.

CONTENU : conformément à une directive communautaire de 2003 (directive 2003/97/CE), les nouveaux poids lourds de plus de 3,5 tonnes devront être équipés de systèmes de vision indirecte supprimant l'angle mort déjà à partir de 2007. Toutefois, cette mesure ne réduira pas les risques créés par la flotte existante, soit quelque cinq millions de poids lourds à ce jour dans l'Union européenne. La Commission propose donc 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.

Pour rendre la mesure aussi efficace que possible, permettre aux fabricants de répondre à la demande et accorder davantage de marge aux propriétaires de camions anciens, une mise en œuvre progressive de la directive est prévue. Ainsi, les poids lourds immatriculés après 2004 devraient être équipés un an après l'entrée en vigueur de la directive, ceux immatriculés après 2001 devraient être équipés deux ans après l'entrée en vigueur et ceux immatriculés après 1998 devraient être équipés trois ans après l'entrée en vigueur au plus tard. La directive ne s'appliquerait pas aux véhicules immatriculés plus de 10 ans avant son entrée en vigueur.

Le coût moyen d'installation (de 100 à 150 euros par véhicule) est sans commune mesure avec les avantages générés pour la collectivité. Toutefois, dans des circonstances particulières où l'installation sur les poids lourds ne peut se faire qu'à un prix beaucoup plus élevé, la directive proposée offre une marge de flexibilité: les autorités d'inspection peuvent accepter, dans des cas exceptionnels, des solutions de remplacement pour éviter une distorsion de la concurrence sur le marché du transport routier.