

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

2006/0183(COD) - 10/05/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Paolo **COSTA** (ADLE, IT), le Parlement européen a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition la directive concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants

S'agissant des exceptions et dérogations, la directive ne s'appliquerait pas :

a) aux véhicules des catégories N2 et N3 immatriculés avant le 1er 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.

- Concernant la mise en œuvre de la directive, la commission parlementaire souhaitait imposer une date butoir au 30 juin 2008, alors que le Conseil demandait un délai plus important. Finalement, un amendement de compromis a fixé cette date au **31 mars 2009** ;

- 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 ne peuvent se conformer entièrement aux dispositions de la directive pour des raisons techniques ou économiques, 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 ;

- Au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive, 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 réglementation existante.

Le Parlement préconise également des mesures d'accompagnement, parmi lesquelles des mesures de sensibilisation à l'intention de tous les usagers de la route ainsi que des efforts d'information auprès des usagers vulnérables. Il souhaite aussi que des statistiques soient réalisées afin de pouvoir procéder à une analyse plus complète et améliorer la stratégie de prévention des accidents imputables à l'existence des angles morts.

Les députés rappellent en outre que les véhicules autres que ceux couverts par la directive, tels les utilitaires légers et les autobus, qui ne sont pas équipés de dispositifs améliorés de vision indirecte, sont souvent impliqués dans des accidents dus à l'angle mort. Par conséquent, les dispositions communautaires en matière de sécurité active et passive devraient être réexaminées en permanence en vue d'améliorer et de promouvoir la sécurité routière.

Enfin, pour garantir un champ de vision adéquat des poids lourds qui soit conforme aux prescriptions énoncées dans la proposition de mesure, des contrôles techniques périodiques devraient être effectués (directive 96/96/CE).