Informations de base

2006/0183(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité routière: montage a posteriori de rétroviseurs au parc de poids lourds en circulation **Subject** 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	COSTA Paolo (ALDE)	21/11/2006

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2811	2007-06-25
Transports, télécommunications et énergie	2772	2006-12-12

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
05/10/2006	Publication de la proposition législative	COM(2006)0570	Résumé
12/12/2006	Débat au Conseil		Résumé
18/12/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

27/03/2007	Vote en commission,1ère lecture		
03/04/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0124/2007	
09/05/2007	Débat en plénière		
10/05/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0177/2007	Résumé
10/05/2007	Résultat du vote au parlement		
25/06/2007	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/07/2007	Signature de l'acte final		
11/07/2007	Fin de la procédure au Parlement		
14/07/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2006/0183(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/41317

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE384.266	09/02/2007	
Amendements déposés en commission		PE384.641	08/03/2007	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0124/2007	03/04/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0177/2007	10/05/2007	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	03620/2007/LEX	11/07/2007	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2006)0570	05/10/2006	Résumé

Document annexé à la procédure	SEC(2006)1238	05/10/2006	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1239	05/10/2006	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2007)3179	14/06/2007	
Document de suivi	COM(2012)0258	04/06/2012	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0409/2007	14/03/2007	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2007/0038
JO L 184 14.07.2007, p. 0025 Résumé

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

2006/0183(COD) - 12/12/2006

Dans l'attente de l'avis du Parlement européen en 1ère lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition de directive concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté.

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 1ère 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).

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.

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 1er 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 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.

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.

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.