

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté»

COM(2006) 570 final — 2006/0183 (COD)

(2007/C 161/05)

Le 10 novembre 2006, le Conseil a décidé, conformément à l'article 71, paragraphe 1c du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 7 février 2007 (rapporteur: M. RANOCCHIARI).

Lors de sa 434^e session plénière des 14 et 15 mars 2007 (séance du 14 mars 2007), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 139 voix pour et 6 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le CESE, qui partage l'engagement de la Commission européenne visant à rechercher une sécurité routière toujours plus grande, soutient pleinement la proposition à l'examen, qui s'inscrit à juste titre parmi les initiatives entreprises en vue de la réalisation de cet objectif.

1.2 Le CESE félicite la Commission d'avoir réalisé, avant de présenter sa proposition, une évaluation des coûts/bénéfices et une analyse d'impact très précise, ce qui a permis de structurer la proposition de manière pragmatique, en prenant en due considération tous les aspects du problème et en accordant la nécessaire priorité à la protection des usagers de la route les plus vulnérables.

1.3 Le CESE estime néanmoins qu'il se doit de signaler certains points critiques qui semblent ressortir de la proposition dans sa formulation actuelle, en proposant des compléments et des précisions qui devraient en permettre une application plus facile et correcte, en ce qui concerne le calendrier, la certification et le contrôle de sa mise en œuvre.

1.4 Le CESE souhaite que la Commission prenne réellement en considération ses suggestions sur la nécessité d'une égalité effective de traitement pour éviter des distorsions de la concurrence entre les États membres, ainsi que celles relatives à l'importance que revêt la fourniture à ces mêmes États membres de plus amples indications sur des systèmes de certification pouvant être aisément utilisés par les autorités nationales compétentes en la matière.

1.5 Le CESE recommande vivement au Conseil et au Parlement européen de mettre en œuvre la proposition de directive dans les meilleurs délais possibles et de manière à couvrir la plus grande partie du parc automobile roulant afin de pouvoir garantir que des vies humaines soient épargnées dans toute la mesure prévue.

2. Motifs et contexte législatif de la proposition de la Commission

2.1 La sécurité routière constitue depuis toujours l'une des priorités absolues des institutions communautaires. La publication du livre blanc sur la politique des transports⁽¹⁾, qui

comptait parmi ses objectifs celui de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur la route d'ici 2010, a certainement constitué une étape importante de l'engagement renouvelé en ce sens.

2.2 Plusieurs initiatives lancées successivement, telles que le «Programme d'action européen pour la sécurité routière»⁽²⁾, l'initiative «e-safety» et de nombreuses autres, ont expérimenté une approche intégrée de cette question, en impliquant l'industrie, les pouvoirs publics et les associations représentatives des usagers de la route, surmontant ainsi les obstacles opposés dans le passé, entre autres au titre du principe de subsidiarité, à la mise en œuvre d'actions pratiques et contraignantes au niveau européen.

2.3 De nombreuses avancées ont été réalisées: il suffit d'évoquer le fait qu'au cours des trente dernières années, alors que le trafic routier triplait, le nombre des victimes de la route s'est réduit de moitié. Cependant, ce fait ne peut aucunement tranquilliser notre esprit, dans la mesure où l'Europe paye encore un prix trop élevé pour l'augmentation incessante de la mobilité, avec environ 40.000 décès par an et la prévision décourageante que le défi lancé par le livre blanc de 2001 risque de ne pas être relevé.

2.4 Le CESE reconnaît que des progrès décisifs en matière de sécurité routière ne peuvent être obtenus que si l'on améliore conjointement les trois «piliers» qui la composent, à savoir l'industrie automobile, les infrastructures et le comportement des usagers. Il ne peut toutefois s'abstenir de favoriser toute initiative qui, même si elle ne concerne qu'un de ces «piliers», est en mesure de nous rapprocher de l'objectif ambitieux de 2001.

2.5 C'est d'ailleurs dans cette optique que le CESE a en son temps soutenu⁽³⁾ l'adoption de la directive 2003/97/CE⁽⁴⁾ qui proposait, toujours dans un objectif de sécurité routière, une solution homogène au niveau européen afin de limiter les dangers d'une visibilité latérale insuffisante pour les conducteurs de poids lourds.

⁽¹⁾ «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» [COM(2001) 370 final].

⁽²⁾ COM(2003) 311 final.

⁽³⁾ CESE 512/2002 — JO C 149 du 21.6.2002.

⁽⁴⁾ «... relative à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 71/127/CEE» — JO L 25 du 29.1.2004.

2.6 En effet, l'objectif de la directive 2003/97/CE consistait à remédier aux risques d'accidents dus au fait que les poids lourds ont un angle mort latéral du côté passager, en rendant obligatoire un jeu de rétroviseurs plus efficaces à partir de 2006/2007.

2.7 Un certain nombre d'accidents survient, en effet, parce que les conducteurs de véhicules de grande taille ne s'aperçoivent pas, précisément du fait de l'angle mort, de la présence d'autres usagers de la route à proximité immédiate de leur véhicule.

2.8 Ce risque survient notamment aux carrefours ou aux ronds-points lorsque le conducteur, en changeant de direction, doit composer avec un angle mort latéral du côté passager, qui ne lui permet pas de voir les usagers qui se trouvent à proximité immédiate du véhicule tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, qui sont également les usagers les plus vulnérables.

2.9 On estime à environ 400 par an le nombre de décès dans les circonstances décrites ci-dessus, ce qui suffit à expliquer pourquoi le CESE, parmi d'autres, a en son temps soutenu sans réserve l'adoption de la directive 2003/97/CE, qui a abrogé et remplacé la première directive relative à l'homologation des dispositifs de vision indirecte (71/127/CEE) et ses modifications successives. La directive abrogée fixait des exigences relatives à la conception des rétroviseurs et à leur installation, sans toutefois affecter les dispositions nationales en la matière. Ce n'est qu'avec la directive 2003/97/CE que l'installation d'un jeu spécifique de rétroviseurs ou d'autres dispositifs de vision indirecte, auparavant facultative, a été rendue obligatoire sur tout le territoire européen.

2.10 En ce qui concerne les types de poids lourds, la directive 2003/97/CE portait sur les véhicules affectés au transport de marchandises des catégories N₂ de plus de 7,5 tonnes et N₃ ⁽⁵⁾; elle a néanmoins été déjà modifiée par la directive 2005/97/CE ⁽⁶⁾ qui impose — sous certaines conditions — l'obligation d'installer des rétroviseurs de classe IV et de classe V ⁽⁷⁾ sur les véhicules de plus 3,5 tonnes et non de 7,5 tonnes comme auparavant.

2.11 Les dispositions de la directive 2003/97/CE s'appliquent aux véhicules homologués (nouveaux types) à partir du 26 janvier 2006 et à ceux nouvellement immatriculés (nouveaux véhicules) à partir du 26 janvier 2007. Cela signifie que les véhicules déjà en circulation, qui constituent la majorité du parc, ne seraient pas soumis à ces dispositions.

2.12 L'UE compte largement plus de cinq millions de poids lourds (= > 3,5 t.). Compte tenu de la durée de vie de ces véhicules (au moins 16 ans) et du taux lent de remplacement du parc (300 000 immatriculations par an), et en prenant 2007

⁽⁵⁾ N₂: poids maximal au sol > 3,5 t. et ≤ 12 t.; N₃: poids maximal au sol > 12 t.

⁽⁶⁾ JO L 81 du 30.5.2005.

⁽⁷⁾ Classe I: rétroviseurs intérieurs; Classes II et III: rétroviseurs extérieurs dits principaux; classe IV: rétroviseurs extérieurs dits grand angle; classe V: rétroviseurs extérieurs dits d'accostage; classe VI: rétroviseurs frontaux.

comme début de la phase de renouvellement, le parc ne pourrait être totalement renouvelé et doté des nouveaux rétroviseurs qu'en 2023.

2.13 La proposition de la Commission que le CESE est appelé à examiner entend trouver des solutions afin d'également sécuriser dans de brefs délais le parc roulant.

3. Contenu de la proposition

3.1 En résumant à l'extrême, avec la proposition à l'examen, qui se présente comme une mesure temporaire, la Commission demande que l'on étende aux véhicules des catégories N₂ et N₃ déjà en circulation les prescriptions de la directive 2003/97/CE en ce qui concerne les nouveaux rétroviseurs de classe IV et de classe V (visibilité du côté passager), avec les exceptions suivantes:

— véhicules immatriculés plus de 10 ans avant la date de transposition de la directive dans les législations nationales (approximativement 1998),

— véhicules sur lesquels il est impossible d'installer des rétroviseurs de classe IV et V qui remplissent les conditions suivantes:

a) aucune partie des rétroviseurs n'est située à moins de 2 mètres (±10 cm) du sol, le véhicule étant à la charge correspondant au poids total techniquement admissible,

b) les rétroviseurs sont totalement visibles à partir du poste de conduite,

— véhicules déjà soumis à des mesures nationales ⁽⁸⁾ imposant l'installation d'autres dispositifs de vision indirecte couvrant au moins 95 % du champ de vision total au niveau du sol, garanti par les rétroviseurs visés par la directive 2003/97/CE.

3.2 Les États membres sont tenus de mettre en œuvre la directive et par conséquent de faire installer les nouveaux rétroviseurs dans un délai de 12 mois à compter de son entrée en vigueur, avec certaines dérogations possibles:

— la directive est considérée comme respectée si les véhicules sont équipés de rétroviseurs dont la combinaison du champ de vision couvre au moins 99 % du champ de vision total au niveau du sol des rétroviseurs de classe IV et de classe V visés par la directive 2003/97/CE,

— les États membres pourront prévoir pour les véhicules immatriculés de 4 à 7 ans avant l'entrée en vigueur de la directive un délai supplémentaire d'un an pour s'y conformer et pour les véhicules immatriculés de 7 à 10 ans avant l'entrée en vigueur de la directive un délai supplémentaire de deux ans.

⁽⁸⁾ Les «grandfathers» (grands-parents): Belgique, Danemark et Pays-Bas. À ces pays il convient d'ajouter l'Allemagne où un accord volontaire signé entre le gouvernement et les constructeurs de camions permet d'obtenir, pour les véhicules construits après l'an 2000, les mêmes résultats que ceux auxquels parviennent les «grands-parents».

3.3 Pour les véhicules sur lesquels il est techniquement impossible d'installer les rétroviseurs prévus, d'autres dispositifs de vision indirecte peuvent enfin être utilisés (caméras ou d'autres systèmes électroniques) pour autant que ces dispositifs garantissent le résultat de visibilité de 99 % mentionné ci-dessus. Dans ces cas, les véhicules devront être homologués individuellement par les autorités compétentes des États membres.

3.4 La faculté est donnée aux États membres d'étendre également l'application de la directive aux véhicules de plus de dix ans.

4. Observations générales

4.1 Il convient de souligner que la proposition n'a de sens que si elle est mise en œuvre dans des délais suffisamment brefs pour avoir une incidence significative sur le parc roulant. En effet, d'après les estimations de la Commission, l'augmentation progressive des véhicules équipés des nouveaux rétroviseurs permettra de sauver 1.200 vies humaines supplémentaires.

4.2 Toutefois, dans l'analyse d'impact qui accompagne la proposition⁽⁹⁾, la Commission reconnaît qu'une application immédiate et rigoureuse des nouvelles dispositions provoquerait de nombreux problèmes techniques, entraînant des répercussions négatives, y compris économiques, pour les acteurs du secteur et de possibles distorsions du marché.

4.3 La Commission prévoit que pour plus de la moitié du parc roulant le remplacement des rétroviseurs peut être facilement effectué moyennant un coût limité, soit environ 150 euros⁽¹⁰⁾. Pour le parc restant, les solutions varient d'une légère révision à la baisse des exigences en matière de visibilité (> 99 %) à des solutions très complexes pour les véhicules plus anciens qui, dans certains cas, exigeraient des modifications de la structure de la cabine, entraînant des frais de plusieurs milliers d'euros sans offrir de certitude quant au résultat.

4.4 Face à ces variables, et s'agissant des cas complexes ou (pour certains modèles/versions d'un véhicule) apparemment insolubles, la Commission invite les autorités nationales d'inspection à faire preuve de flexibilité en acceptant des solutions exceptionnelles à des coûts raisonnables⁽¹¹⁾.

4.5 Tout en comprenant les raisons de cette absence de précision, imposée par la multiplicité des problèmes techniques à affronter, le CESE estime néanmoins que la proposition telle qu'elle est formulée risque d'être à l'origine de divergences d'interprétation importantes, ayant des répercussions négatives sur le marché européen du transport de marchandises.

4.6 Les points critiques relevés par le CESE dans la proposition, dans sa formulation actuelle, concernent principalement deux aspects: le risque d'une inégalité de traitement entre les acteurs du secteur du transport de marchandises, et la distorsion de la concurrence qui en découle, ainsi que l'absence d'un

système simple, homogène et fiable de certification et de contrôle des nouvelles dispositions.

4.6.1 En ce qui concerne le premier aspect, il semble inopportun d'exiger que les nouveaux rétroviseurs possèdent un pourcentage de couverture de 99 % et d'autoriser dans le même temps pour les États membres qui ont déjà légiféré en la matière une limite de 95 %. Le CESE considérerait plus équitable, et plus simple aux fins du contrôle, de fixer un pourcentage unique valable pour toute l'UE.

4.6.2 Toujours en matière d'égalité de traitement, la possibilité accordée aux États membres de retarder de manière autonome l'application des nouvelles mesures pour les véhicules plus anciens⁽¹²⁾, peut entraîner des distorsions de la concurrence entre les véhicules qui participent au trafic international. Le CESE recommande par conséquent que le calendrier pour la mise en œuvre des mesures prévues soit le même dans l'ensemble des États membres.

4.6.2.1 À cet égard, compte tenu du nombre élevé de véhicules et de la complexité de la procédure de certification, le CESE estime qu'une période d'adaptation de deux ans après la transposition de la directive est nécessaire, mais également suffisante. Sur ce point, les orientations générales du dernier Conseil «Transports»⁽¹³⁾ semblent concorder avec la solution proposée. En revanche, le même Conseil semble disposé à appliquer la directive sur les véhicules immatriculés non pas à partir de 1998 mais après le 1er janvier 2000, en excluant donc environ 15 % du parc roulant.

4.6.3 Le deuxième problème signalé, à savoir la certification et le contrôle des nouvelles prescriptions, semble encore plus critique aux yeux du CESE. Un doute existe en effet quant au fait que la vérification et la certification du champ de visibilité puissent être réalisées de manière efficace sur chaque véhicule dans le cadre de l'inspection périodique. La définition du champ de visibilité est en effet une opération très astreignante qui implique une série de paramètres et de relevés divers et complexes.

4.6.3.1 En règle générale, la marque d'homologation, comme dans le cas de la directive 2003/97/CE citée à plusieurs reprises, concerne la certification d'un ensemble (rétroviseur, bras, cabine, siège et hauteur du rétroviseur à partir du sol) qui ne dépend pas uniquement du rétroviseur mais également du modèle de véhicule sur lequel il est installé. Ces essais sont réalisés sur un prototype dont l'agrément implique et garantit celui de toute la production en série qui s'ensuit. Par conséquent, les rétroviseurs sont homologués en tant qu'ensemble unique d'éléments, avec une marque d'homologation apposée sur le corps du rétroviseur qui, en cas de remplacement du miroir réfléchissant, ne doit pas être nécessairement remplacé à son tour. Ainsi, les véhicules déjà en circulation qui ont été homologués sur la base de l'ancienne directive 71/127/CEE, se trouveraient, en cas de remplacement du seul miroir réfléchissant, en possession d'une marque d'homologation se référant à une directive abrogée.

⁽⁹⁾ SEC(2006) 1238 et SEC(2006) 1239.

⁽¹⁰⁾ Montant réaliste pour le remplacement du seul miroir réfléchissant, mais qui augmente considérablement en cas d'installation d'un rétroviseur complet.

⁽¹¹⁾ Analyse d'impact, p. 5 (version italienne).

⁽¹²⁾ Voir paragraphe 3.2.

⁽¹³⁾ Conseil «Transports, télécommunications et énergie» du 12.12.2006.

4.6.3.2 Par conséquent, si l'on ne prévoit pas une quelconque garantie de conformité (marque, certificat, etc.), on court le risque de devoir inspecter tous les véhicules en les soumettant aux tests prévus par la directive 2003/97/CE, comme si l'on devait homologuer une nouvelle fois le champ de vision de chaque véhicule, par analogie avec les mesures prévues dans les cas où, pour obtenir le champ de vision déterminé, on a recours à des instruments électroniques. Les conséquences que cela entraînerait sur la charge de travail des autorités de certification et de contrôle sont facilement imaginables quand on sait que des millions de véhicules sont concernés.

4.6.3.3 La solution indiquée par la Commission européenne et par le Conseil confie la certification de conformité aux contrôles annuels (contrôle technique — *road worthiness test*) prévus par la directive 96/96/CE du 20 décembre 1996 concernant les véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes.

4.6.3.4 Ces contrôles se limitent, en ce qui concerne les rétroviseurs, à vérifier leur présence aux endroits requis, leur intégrité et la sécurité de leur système de fixation. Il est par conséquent improbable qu'ils puissent certifier que le résultat d'ensemble de la vision, comme nous l'avons rappelé ci-dessus, parvienne au pourcentage exigé.

4.6.3.5 La solution que le CESE se permet de suggérer et qui semble plus pratique dans sa mise en œuvre et plus fiable dans ses résultats consiste à prévoir une déclaration de conformité délivrée par l'installateur des nouveaux rétroviseurs. Il pourrait s'agir d'un document signé par le responsable de l'entreprise, qui, outre toutes les données du véhicule, indiquerait également celles relatives aux rétroviseurs ou aux miroirs réfléchissants qui ont été remplacés. Cette déclaration serait conservée dans le véhicule et présentée soit à l'occasion de la révision annuelle, soit dans le cas d'un contrôle routier. Par ailleurs, compte tenu du fait qu'il s'agit d'un document qui comporterait presque exclusivement des codes chiffrés, il ne poserait pas de problèmes particuliers de traduction dans les langues communautaires.

Bruxelles, le 14 mars 2007.

5. Observations spécifiques

5.1 Dans le rapport qui introduit la proposition, il est rappelé que la directive 2003/97/CE a été modifiée par la directive 2005/27/CE, qui étend l'obligation d'installer des rétroviseurs de classe IV et V aux véhicules de catégorie N₂ d'un poids de plus de 3,5 tonnes au lieu de 7,5 tonnes auparavant.

5.1.1 Cette formulation induit cependant en erreur dans la mesure où elle peut être interprétée comme une mesure applicable à tous les véhicules de catégorie N₂ d'un poids inférieur à 7,5 tonnes. En réalité, la directive 2005/27/CE prévoit une obligation seulement pour les véhicules de catégorie N₂ dotés d'une cabine semblable à celle d'un véhicule de catégorie N₃, sur lequel peut être installé un rétroviseur de classe V à deux mètres du sol. Ce n'est que dans ce cas que l'installation des deux nouveaux rétroviseurs pourra être demandée.

5.1.2 Le CESE suggère donc, dans un souci de plus grande clarté, de revoir l'article 2b de la proposition en ajoutant une exemption spécifique pour les véhicules de catégorie N₂ d'un poids ne dépassant pas les 7,5 tonnes et sur lesquels il est impossible d'installer un rétroviseur de classe V, conformément à ce qui est prévu par la directive 2005/27/CE.

5.2 Dans le 8^{ème} considérant, une exemption est prévue pour «les véhicules dont la durée de vie restante est courte», laquelle se rapporte à l'évidence aux véhicules en activité depuis de nombreuses années et dont la durée de vie résiduelle est par conséquent limitée. Compte tenu du fait que la vie moyenne du parc roulant n'est pas homogène entre les différents États membres, il serait opportun que la Commission clarifie ce concept, en le quantifiant.

5.3 De nombreux véhicules déjà en circulation sont dotés en option d'un rétroviseur grand angle (classe IV) du côté conducteur. Vu l'obligation d'installer le nouveau rétroviseur grand angle du côté passager, il conviendrait également de remplacer le premier. En effet, le conducteur, qui doit déjà contrôler une série de rétroviseurs, pourrait rencontrer quelques difficultés d'évaluation s'il devait disposer de deux rétroviseurs grand angle aux rayons de courbure différents.

Le Président
du Comité économique et social européen
Dimitris DIMITRIADIS