

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux rétroviseurs et aux systèmes supplémentaires de vision indirecte ainsi qu'à la réception des véhicules équipés de ces dispositifs et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil»

(COM(2001) 811 final — 2001/0317 COD)

(2002/C 149/02)

Le 21 mars 2002, conformément à l'article 95 du traité instituant les Communautés européennes, le Conseil a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 8 avril 2002 (rapporteur: M. Colombo).

Lors de sa 390^e session plénière des 24 et 25 avril 2002 (séance du 24 avril), le Comité économique et social a adopté l'avis suivant par 94 voix pour, 0 voix contre et 2 abstentions.

1. Contenu de la proposition

1.1. La proposition de directive a pour objet l'introduction de normes harmonisées pour les rétroviseurs et les systèmes supplémentaires de vision indirecte destinés aux véhicules à moteur des catégories M (véhicules affectés au transport de personnes) et N (véhicules affectés au transport de marchandises).

1.2. Cette proposition modifie et remplace la directive 71/127/CEE⁽¹⁾ du 1^{er} mars 1971, directive particulière adoptée dans le cadre de la procédure de réception CE fixée par la directive 70/156/CEE⁽²⁾ concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception CE des véhicules à moteur et de leurs remorques.

1.3. La base juridique de la proposition à l'examen est l'article 95 du traité CEE. Quoique la proposition conserve pour l'essentiel la structure de la directive 71/127/CEE, elle en modifie substantiellement le contenu.

1.4. La proposition vise à réduire les risques dérivant d'une vision latérale et postérieure incomplète par une extension du champ de vision réalisée au moyen d'innovations particulières apportées aux composants des véhicules et de l'introduction de nouvelles technologies. L'objectif est d'améliorer la sécurité des usagers de la route.

1.5. L'élément le plus important est le passage d'une base volontaire à une procédure obligatoire pour toutes les catégories de véhicules lourds et légers dans le cadre du système de réception prévu par la directive 71/127/CEE

2. Objectifs de la proposition

2.1. Il apparaît de manière évidente que la proposition à l'examen va dans le sens d'une harmonisation des solutions appliquées dans les différents États membres et de la concrétisation de normes uniques valables dans l'ensemble de l'Union européenne. L'abrogation de la directive 71/127/CEE est donc prévue dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la proposition à l'examen.

2.2. Les principales nouveautés, outre l'introduction de la norme obligatoire, sont l'installation de rétroviseurs supplémentaires, la modification de certaines caractéristiques de ceux-ci afin d'étendre le champ de vision indirecte et la possibilité de remplacer les rétroviseurs actuellement prévus par des systèmes à caméra-moniteur.

3. Observations générales

3.1. Dans le cadre de son examen du texte proposé par la Commission, le Comité a estimé que la sécurité est une considération qui l'emporte sur tout éventuel problème dans l'application des nouveautés prévues.

3.1.1. Le Comité souscrit aux grandes lignes de la proposition à l'examen, car il a toujours jugé positives les interventions législatives visant à améliorer les normes de sécurité qui permettent de mieux protéger les véhicules mêmes tout en prêtant une attention particulière à la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes, etc.).

3.1.2. Il estime que le passage du régime volontaire prévu par la directive 71/127/CEE au régime obligatoire prévu dans la proposition à l'examen, quoique non sans poser certains problèmes techniques évoqués dans les observations générales et spécifiques, constitue une condition importante pour une harmonisation progressive des normes qui régissent les systèmes de réception.

(1) JO L 68 du 1.3.1971.

(2) JO L 42 du 23.2.1970.

3.1.3. La mise en œuvre complète de la proposition introduira dans l'Union européenne des prescriptions obligatoires et des normes qualitatives des systèmes de vision indirecte destinés aux véhicules à moteur des catégories M et N, et ce dans l'attente de la directive cadre sur l'ensemble des véhicules de transport de marchandises, actuellement à l'examen devant la Commission, qui devra permettre de remédier à la situation actuelle qui voit les États membres exercer leur droit de conserver leur propre réglementation.

3.1.4. Le Comité déplore que la proposition de directive présente des lacunes du point de vue de l'évaluation économique, dans la mesure où elle ne contient aucune analyse de l'impact qu'aura l'introduction des rétroviseurs supplémentaires.

4. Observations spécifiques

4.1. Délais d'application

4.1.1. Eu égard aux considérations ci-dessus, le Comité se demande si les délais de mise en œuvre de la proposition ne sont pas trop courts, ne tenant donc pas compte du degré de difficulté technique qui varie en fonction de la complexité des équipements à installer.

4.1.2. De manière spécifique, si les dates prévues à l'article 2 (paragraphe 1 et 2) semblent convenir, la date prévue au paragraphe 3 du même article pour l'application de la directive en ce qui concerne les «nouvelles immatriculations» (première immatriculation) pourrait être trop rapprochée.

5. Annexe II — Rétroviseurs sphériques

5.1. L'annexe II (points 3.1 et 3.3.3) prévoit l'obligation d'installer sur les véhicules des catégories M₁ et N₁ un rétroviseur sphérique additionnel tant du côté du conducteur que du côté du passager afin d'éliminer les «angles morts».

5.2. Quoique conscient que les efforts visant à l'élimination de cet élément négatif peuvent induire des problèmes techniques, liés par exemple à la distorsion du champ de vision, le Comité accueille favorablement la diffusion de tous les dispositifs qui peuvent contribuer à accroître la sécurité.

5.3. Il estime que les difficultés liées à l'utilisation des rétroviseurs sphériques proviendront en grande mesure de la nécessité pour l'utilisateur de s'y adapter, et que cette adaptation sera facilitée par le processus d'uniformisation obligatoire et généralisée de ces équipements.

5.4. Le Comité souhaite que les véhicules non soumis à la réglementation communautaire mais circulant sur le territoire de l'Union soient eux aussi dotés des systèmes de sécurité prévus par la directive.

6. Annexe III — Champ d'application pour les véhicules de la catégorie M₁

6.1. L'annexe III impose pour les rétroviseurs principaux de la classe III, point 5.3 du document, pour le rétroviseur tant du côté du conducteur que du côté du passager, une visibilité au sol à quatre mètres des points oculaires.

6.2. Tout en reconnaissant que l'obtention de ce champ de vision nécessite un accroissement des dimensions des rétroviseurs, ce qui aura une incidence négative sur l'aérodynamique, le Comité privilégie en tout état de cause l'application du dispositif prévu, qu'il considère comme un facteur important pour augmenter la sécurité des plus vulnérables des usagers de la route.

7. Conclusions

7.1. Le Comité soutient et approuve, sous réserve des observations formulées ici, les lignes générales de la proposition. Il espère en outre que la directive cadre prévue pour la certification européenne des véhicules de transport de marchandises verra bientôt le jour et qu'elle constituera un élément de référence fondamental pour les procédures de réception dans le secteur.

Bruxelles, le 24 avril 2002.

Le Président
du Comité économique et social
Göke FRERICHS