

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Annexe à 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

RESUME DE L'ÉVALUATION DES INCIDENCES

1. DEFINITION DU PROBLEME ET OBJECTIF

Un nombre important d'accidents sont causés par des conducteurs de véhicules de grande taille qui n'aperçoivent pas les autres usagers situés à proximité immédiate ou le long de leur véhicule. Ces accidents surviennent souvent lors d'un changement de direction aux carrefours, aux embranchements ou sur les ronds-points, quand le conducteur ne détecte pas les autres usagers se trouvant dans la zone de l'angle mort située à proximité immédiate de son véhicule.

Selon les estimations, ce type d'accident est responsable, chaque année, du décès de plus de 400 personnes dans l'Union européenne. La plupart des victimes sont des piétons ou des conducteurs de deux-roues, qui constituent une catégorie d'usagers de la route particulièrement vulnérable.

Le législateur européen s'est intéressé à ce problème. En 2003, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2003/97/CE sur les dispositifs de vision indirecte¹. Conformément à cette directive, les nouveaux types de véhicules, à partir de 2006, et les nouveaux véhicules, à partir de 2007, ne peuvent être homologués par les autorités des États membres que s'ils sont équipés d'un jeu de rétroviseurs et d'autres systèmes de vision indirecte respectant certaines exigences visant à réduire l'angle mort. La directive 2003/97/CE a été récemment modifiée pour imposer le montage de rétroviseurs grand angle et d'accostage sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes, contre 7,5 tonnes auparavant².

Compte tenu de la durée de vie des poids lourds (PL), l'effet de la nouvelle législation sera très limité pendant une longue période. L'UE-25 compte près de cinq millions de poids lourds (de plus de 3,5 tonnes) et enregistre, chaque année, un peu plus de 300 000 nouvelles immatriculations. Le parc de poids lourds sera donc totalement renouvelé dans seize ans environ à compter de 2007 (soit en 2023).

La présente directive a pour objet d'améliorer le champ de vision indirecte des poids lourds en circulation et de contribuer à sauver des vies sur les routes européennes. Étant donné qu'améliorer le champ de vision indirecte de poids lourds en circulation implique de procéder

¹ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1.

² JO L 81 du 30.3.2005, p. 44-47. Directive 2005/27/CE de la Commission du 29 mars 2005 modifiant, en vue de son adaptation au progrès technique, la directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs.

à des modifications techniques d'un système légal et déjà homologué, il convient d'être particulièrement attentif à la faisabilité technique et à l'efficacité économique d'une telle mesure.

2. COUTS ET AVANTAGES DES OPTIONS POLITIQUES

En 2004, les services de la Commission ont évalué les coûts et avantages³ du montage de rétroviseurs/caméras-moniteurs sur les poids lourds, les véhicules utilitaires légers (VUL) et les cars/bus pour améliorer le champ de vision indirecte des conducteurs.

Scénario: pour l'UE-25, Période: 2006-2020 / rapport coût-avantages	Zone latérale			Zone avant		
	PL	VUL	Bus	PL	VUL	Bus
Scénario de base	4,1	0,4	0,4	0,6	0,1	0,2
Caméras plutôt que rétroviseurs	0,6	0,1	0,1			
Coûts accrus des rétroviseurs (+ 50 %)	2,7	0,2	0,3			
Taux constants de mortalité	5,5	0,5	0,6			
Augmentation de 10 % du nombre de vies sauvées (sous- estimation)	5,3	0,4	0,6			
Zones urbaines uniquement	2,3	0,2	0,3			

Le tableau ci-dessus indique, pour chaque cas, le rapport avantages-coûts sur la base des statistiques, estimations et hypothèses suivantes:

Parc de véhicules de l'UE-25 en 2003	PL	VUL	Bus
Nombre de véhicules [1 million]	4,7	22,5	0,7

Les coûts du montage d'un rétroviseur latéral et d'un rétroviseur avant sont évalués à 150 euros chacun. Ils s'élèvent à 1 000 euros dans le cas d'un système vidéo.

Estimation du nombre de vies sauvées entre 2006 et 2020 par catégorie de véhicule et par zone (latérale ou avant)	PL	VUL	Bus
Latérale	1 313	626	27
Avant	200	137	14

Équiper de rétroviseurs ou de caméras les utilitaires ou bus légers déjà en circulation présenterait dans tous les cas un rapport avantages/coûts bien inférieur à 1: les coûts sont

³ Étude réalisée par Jacobs Consultancy en 2004.

supérieurs aux avantages. En ce qui concerne les poids lourds, ce rapport n'est supérieur à 1 que dans le cas du champ latéral de vision indirecte. Le montage de rétroviseurs latéraux sur les poids lourds uniquement permettrait de réduire bien davantage que tous les autres scénarios réunis le nombre d'accidents: 1,313 contre 1,003. Dans le premier cas, il faudrait équiper près de quatre millions de véhicules, contre 25 millions dans le second cas.

En conséquence, les options politiques ne tiennent compte que du couple «PL/rétroviseurs latéraux».

Option n° 1: Aucun changement de politique – «Statu quo»

Maintenir le statu quo reviendrait à se priver de la possibilité de sauver des vies grâce à une mesure simple et pas trop coûteuse. L'obligation d'équiper les véhicules déjà en circulation n'a de sens que si elle entre en vigueur avant que l'ensemble du parc de poids lourds ne soit remplacé par de nouveaux véhicules équipés de rétroviseurs conformément à la directive 2003/97/CE. On estime que ce sera le cas après 2020. Les effets d'une directive applicable au parc existant sont limités dans le temps et diminuent d'année en année.

Option n° 2: Appliquer l'ensemble des exigences de la directive 2003/97/CE concernant le champ de vision latéral à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Cette option présente le meilleur rapport coût-efficacité. Un rapport de 4,1 – qui serait légèrement inférieur dans le cas d'une entrée en vigueur en 2008 – est un résultat idéal.

Certains États membres envisagent d'appliquer cette mesure au niveau national. Toutefois, des solutions individuelles pourraient se révéler incompatibles avec le régime communautaire de réception des véhicules et entraver le marché commun. Une telle décision ne peut donc être prise qu'au niveau communautaire.

La conclusion d'accords volontaires ne semble pas réaliste. Aucun des États membres ayant déjà mis en œuvre cette mesure (NL, BE, DK) ne l'a fait sur la base d'un accord volontaire.

Option n° 3: Appliquer, sur la base de la directive 2003/97/CE, un ensemble différencié d'exigences concernant le champ de vision latéral à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Pour plus de 50 % des poids lourds circulant sur les routes européennes, il est possible de remplacer les anciens miroirs de rétroviseur par de nouveaux qui soient conformes à la directive 2003/97/CE et couvrent le champ de vision indirecte requis. 25 % pourraient être équipés de nouveaux rétroviseurs pour autant que les exigences relatives au champ de vision soient légèrement revues à la baisse (>99%). Le coût du montage de ces équipements sur des véhicules en circulation est normalement inférieur à 150 euros.

Quant aux 20 à 25 % de véhicules restants, la plupart pourraient être équipés de nouveaux rétroviseurs à un coût certes plus élevé mais raisonnable. Dans certains cas (<10%), notamment si le remplacement des rétroviseurs nécessitait des modifications substantielles de

la structure de la cabine ou s'il n'existe pas de rétroviseur conforme aux exigences, l'installation de dispositifs complémentaires est autorisée pour couvrir au moins le champ de vision défini par la directive. Ces dispositifs doivent recevoir l'aval des autorités chargées de l'inspection.

3. ANALYSE DES INCIDENCES

3.1. Incidences sociales

On estime que la proposition permettra de sauver près de 1 200 vies, ce qui représente un coût approximatif de 2,4 milliards d'euros sur le plan social. Sont notamment concernés les usagers de la route les plus vulnérables, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

Par ailleurs, les conducteurs aussi sont, en règle générale, favorables à l'élargissement du champ de vision indirecte. Ils sont conscients que le champ de vision actuel est limité et estiment qu'un champ de vision plus grand constituerait un gage de sécurité supplémentaire. Les chauffeurs de poids lourd, quant à eux, connaissent les dangers liés aux angles morts sur leur véhicule et déclarent que de meilleurs outils pour y faire face amélioreront leur environnement de travail.

Cet argument vaut également pour les propriétaires de camions. La plupart d'entre eux accepteraient l'installation de dispositifs à un coût raisonnable. En fait, la question d'une meilleure prise en compte des angles morts relève également du domaine de la santé et de la sécurité au travail. La réduction du nombre d'accidents dans un parc de véhicules particulier diminue les frais d'exploitation liés au temps d'indisponibilité et aux primes d'assurance. Ils craignent avant tout que des problèmes techniques rencontrés lors du montage des rétroviseurs sur leurs camions n'entraînent des coûts supplémentaires importants.

3.2. Incidences économiques

La directive a des incidences économiques manifestes sur les entreprises de transport. Les propriétaires de camions doivent financer une mesure qui profite essentiellement aux autres usagers de la route. Toutefois, compte tenu des avantages qu'elles aussi en retireraient, on peut supposer que la plupart des entreprises de transport accepteront de la financer dans la limite d'une certaine somme, pour autant que cette somme ne soit pas disproportionnée et ne provoque pas de distorsions du marché.

Une application stricte des exigences pour les nouveaux rétroviseurs pourraient engendrer des coûts substantiels dans certains cas. Bien que la grande majorité des camions puissent être équipés de dispositifs déjà commercialisés à moins de 150 euros, des coûts plus élevés sont parfois possibles. Dans un nombre très restreint de cas, un nouveau jeu de rétroviseurs plus grands pourrait même nécessiter une modification de la structure de la cabine en raison d'une résistance au vent accrue. Les autorités chargées de l'inspection doivent, notamment dans ces cas précis, faire preuve de souplesse et accepter des solutions exceptionnelles à un coût raisonnable.

Cette souplesse dans des cas particuliers est également nécessaire pour éviter toute distorsion du marché. En fait, le secteur du transport routier de marchandises en Europe se caractérise notamment par son nombre élevé de petites entreprises. Les choses seraient différentes si une

petite entreprise possédant trois camions du même type devait déboursier 1 500 euros par camion pour modifier les cabines en raison du montage des rétroviseurs, alors que tous ses concurrents ne paient que 150 euros par camion.

3.3. Autres incidences – coûts administratifs

La nécessité de vérifier que tous les camions concernés par l'obligation ont été équipés des rétroviseurs appropriés constitue une difficulté majeure de l'obligation relative au montage a posteriori.

- (1) Les véhicules ont peut-être été homologués conformément à la directive 71/127/CEE et à ses modifications ultérieures. Dans la plupart des cas, élargir le champ de vision requis par cette proposition de directive revient à installer des rétroviseurs possédant un rayon de courbure plus grand, ce qu'autorise la directive 2003/97/CE mais pas les directives plus anciennes. Dans certains États membres, un camion risquerait de ne plus être conforme aux critères d'homologation si les rétroviseurs nouvellement installés ne sont pas homologués. Dans ce contexte, le gouvernement allemand a trouvé une solution: autoriser le remplacement des rétroviseurs à la condition qu'ils soient conformes à la directive 2003/97/CE. En fait, les autres États membres devront, eux aussi peut-être, remédier à cette situation au moment de la transposition de la directive.
- (2) Actuellement, les rétroviseurs sont homologués en tant qu'ensemble, la marque d'homologation étant apposée sur le corps du rétroviseur plutôt que sur le miroir. Aucune homologation ou marque d'homologation n'est nécessaire pour les miroirs de remplacement. En conséquence, si l'ensemble complet n'est pas remplacé, la marque d'approbation sur le corps du rétroviseur se référera toujours à l'ancienne directive, tandis que le miroir ne possédera aucune marque attestant sa conformité aux nouvelles exigences. Les États membres doivent prévoir une procédure qui permette aux autorités chargées de l'inspection de vérifier la conformité d'un rétroviseur avec les exigences en matière de montage a posteriori. Un certificat de conformité délivré par le fabricant des miroirs devrait normalement suffire.
- (3) Pour la grande majorité des véhicules, la vérification de la conformité des rétroviseurs avec ces dispositions législatives peut être effectuée sans coûts élevés. Toutefois, les véhicules doivent être équipés d'autres dispositifs si de nouveaux miroirs de rétroviseur ou de nouveaux rétroviseurs ne peuvent pas être installés à un coût raisonnable. Chaque véhicule doit être approuvé par une autorité chargée de l'inspection. Ces autorités accumuleront, pour les différents types de véhicules, des données sur les systèmes appropriés et échangeront des informations sur les éventuelles solutions techniques qui ont été approuvées. Les Pays-Bas ont déjà établi une liste de ces données, ce qui peut faciliter l'homologation individuelle et réduire, par la suite, les coûts liés à cette homologation.

4. SUIVI ET EVALUATION

La transposition de la présente directive dans les États membres fera l'objet d'un suivi. En outre, il est possible de surveiller les incidences de cette directive grâce à la méthode

d'analyse du rapport coûts-avantages résumée au **chapitre 2**. Si l'obligation relative à la seconde monte atteint son but, une réduction du nombre de piétons/cyclistes tués dans un accident impliquant un poids lourd qui tourne à droite (à gauche dans le cas du Royaume-Uni et de l'Irlande) devrait être constatée. Ces statistiques figurent dans la base de données de la Commission sur les accidents (CARE).