



EUROPEAN COUNCIL FOR MOTOR TRADES AND REPAIRS  
CONSEIL EUROPÉEN DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILES  
EUROPÄISCHER VERBAND DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES

CECRA 2006-134

15.05.2006

Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles

**CONSULTATION AU SUJET DE  
« L'EQUIPEMENT DE RETROVISEURS  
ANTI-ANGLE MORT SUR LES CAMIONS  
EXISTANTS » :  
LES COMMENTAIRES DU COMMERCE  
ET DE LA REPARATION AUTOMOBILES  
EUROPEENS**

Dr. Massimo CAMPILLI

Président de la Division Véhicules Industriels



## **1. Avant-propos**

Le CECRA est d'avis que l'on ne peut lésiner sur la sécurité routière et que tout blessé ou tué sur les routes de l'Union est un blessé ou tué de trop. Le CECRA, dès lors, apprécie les efforts fait par les institutions européennes en vue de rendre les routes de l'Union encore plus sûres. Le CECRA salue, d'autant plus, les préoccupations des institutions européennes en matière de sécurité routière quand elles prennent en compte les problèmes rencontrés par les usagers les plus faibles.

Aussi nous nous félicitons de la possibilité qui est donnée aux détenteurs d'enjeux du secteur de s'exprimer sur la proposition de la Commission d'équiper les camions existants de rétroviseurs anti-angle mort.

Le CECRA se limitera, bien-entendu, à répondre aux questions pertinentes aux activités qu'elle représente.



## 2. Généralités

### a. Meilleure réglementation

Le CECRA rappelle qu'une Directive (2003/97/EC) sur le champ de vision des conducteurs de bus, cars et camions est entrée en vigueur au mois de janvier 2004 et en application dans les Etats Membres au mois de janvier 2006. Le CECRA constate que l'initiative de la Commission vient s'ajouter à cette dernière et est proposée avant que ses effets ne puissent être mesurés.

En s'appuyant sur le principe de « meilleure réglementation » qui est, à juste titre, à la base des procédures législatives de la Commission européenne, le CECRA se pose, dès lors, la question de savoir si l'introduction des nouvelles dispositions visées par la proposition en objet n'est pas prématurée.

### b. Prescription de performances pas de technologies

La proposition de Directive se focalise sur le remplacement des rétroviseurs existants par d'autres miroirs anti-angle mort mais ne s'occupe pas des autres solutions qui existent.

Le CECRA s'interroge sur la discrimination qu'une telle mesure pourrait créer par rapport à d'autres équipements ou technologies qui permettent également d'atteindre la visibilité requise. Cette discrimination pourrait, par ailleurs, se ressentir dans les réseaux de concessionnaires et réparateurs selon les solutions dont les constructeurs disposent et les produits qu'ils offrent.

Pour le CECRA une bonne législation devrait stipuler les performances à atteindre afin d'avoir le champ de vision prescrit et non des équipements ou des technologies spécifiques.

En outre, une telle approche peut se révéler discriminatoire dans les Etats Membres qui ont été, et le CECRA s'en félicite, plus pro-actifs dans le domaine de la visibilité latérale, notamment par le biais de système de caméras/écrans, etc...



## **2. Question pertinente au secteur de l'entretien et de la réparation**

### *Est-ce que les bénéfices des propositions envisagées dépassent les coûts ?*

Il n'est pas aisé de prendre pleinement en considération la relation coûts/bénéfices au vu du manque d'informations pertinentes sur les effets bénéfiques de la Directive 2003/97/EC.

En outre, le CECRA s'interroge sur l'efficacité des mesures proposées si elles ne sont pas suivies de campagnes de sensibilisation à l'attention des usagers de la route. De telles campagnes peuvent avoir des effets positifs sans, nécessairement, engendrer des coûts excessifs.

Plus fondamentalement, les ateliers et concessionnaires de véhicules industriels que le CECRA représente pourraient, de prime abord, bénéficier des mesures de retro-fitting proposées en terme d'une légère augmentation d'interventions à effectuer sur les véhicules et en termes de contacts avec le client. Cependant, le CECRA s'interroge si les coûts engendrés par de telles mesures, dans le secteur des transports où les marges bénéficiaires sont étroites, ne pourraient mettre à mal la fréquence d'autres entretiens ou réparations également importants pour la sécurité routière.