

Mr Gwenole Cozigou  
Directeur  
DG GROW  
Commission Européenne  
45 Avenue d'Auderghem  
B-1040 Bruxelles  
BELGIQUE



Par e-mail

AD/BR1048579/MBI

Bruxelles, 14 December 2020

**L'IRU APPELLE LA COMMISSION EUROPEENE A S'OPPOSER A L'OBLIGATION DE SIGNALISATION DES ANGLES MORTS SUR LES VEHICULES DE PLUS DE 3.5T INSTAUREE PAR LA FRANCE.**

**Cher Monsieur Cozigou,**

Par la présente, l'IRU appelle la Commission Européenne à s'engager avec les autorités compétentes à s'opposer à l'obligation de signalisation des angles morts sur les véhicules de plus de 3,5T instaurée par la France sur son territoire.

Veillez trouver ci-dessous des informations sur la mesure française ainsi que les arguments de l'IRU concernant le non-sens, le manque de proportionnalité et le non-respect de la mesure avec le droit de l'UE.

**1. Eléments de contexte concernant les mesures françaises**

L'article L-313-1 du code de la route français, introduit par l'article 55 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, impose que les véhicules de plus de 3,5 tonnes soient équipés, à compter du 1er janvier 2021, d'une signalisation matérialisant la position des angles morts. Cette signalétique a pour objectif de permettre aux autres usagers de la route, et notamment aux plus vulnérables, de mieux appréhender l'existence et la position des angles morts sur les véhicules lourds.

Deux textes d'application ayant pour objet de définir les modalités précises et pratiques de mise en œuvre de cette obligation ont ainsi été rédigés :

- Un décret n°2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes. Ce décret a été publié au journal officiel français le 19 novembre 2020 et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.
- Un projet d'arrêté portant application de l'article R. 313-32-1 du code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds.

- Ce texte a été notifié à la Commission européenne. Une période de statu quo s'est ouverte jusqu'au 4 janvier 2021. Le texte devrait donc être publié au journal officiel français dès le 5 janvier 2021.

L'obligation de signalisation des angles morts s'appliquera aux véhicules français et étrangers circulant en France. Le projet d'arrêté prévoit un certain nombre de dérogations aux critères de positionnement lorsqu'il existe une impossibilité technique sur les véhicules. Les véhicules pour lesquels une impossibilité structurelle est avérée pourront, quant à eux, être exemptés partiellement ou en totalité de l'apposition de la signalisation.

En tant qu'organisation mondiale du transport routier, l'IRU représente près d'un million d'entreprises de transport routier en Europe. La sécurité routière est une priorité absolue pour les transporteurs routiers commerciaux de marchandises et de passagers qui œuvrent au quotidien à son amélioration. L'IRU est profondément préoccupée par la compatibilité de cette nouvelle mesure française avec la législation européenne et par la proportionnalité de cette mesure avec l'objectif de réduire le nombre d'accidents dans l'angle mort impliquant des poids lourds et des véhicules de transport de passagers.

## **2. Faisabilité discutable et calendrier irréaliste**

La législation française s'appliquant à tous les poids lourds et véhicules de transport de personnes circulant sur le territoire français, elle aura un impact sur les véhicules non immatriculés en France et sur la libre prestation des services et la libre circulation des passagers et des marchandises.

L'IRU est profondément préoccupée par l'introduction de cette mesure unilatérale française sans évaluation d'impact scientifique. Cela pourrait être le début d'une gamme de modèles d'autocollants différents introduits dans différents États membres sans coopération et harmonisation.

On estime que, pour certaines combinaisons de véhicules, six autocollants ou plus peuvent être nécessaires. Il convient de noter que la fixation de ces autocollants sera techniquement impossible dans de nombreux cas portes conteneurs, portes voitures, tracteurs pour semi-remorques, véhicules citernes, véhicules plateau, bras pour bennes amovibles... voire parfois structurellement impossible comme les véhicules de transport de bois.

Les autocollants n'adhèrent pas bien aux toiles usagées ; il est difficile de coller l'adhésif sur la toile lorsqu'elle n'est pas neuve. De plus, la durée de vie des autocollants est limitée et ils peuvent devoir être remplacés régulièrement.

L'arrêté d'application ne sera publié que le 5 janvier 2021, soit cinq jours après l'entrée en vigueur de la mesure. Ce texte précise les spécifications techniques des autocollants et les endroits où ils doivent être apposés. Le calendrier rendra impossible pour tous les transporteurs commerciaux français et non français de passagers et de marchandises actifs en France d'acheter, de recevoir et d'apposer le nombre d'autocollants nécessaire à temps pour se conformer aux nouvelles règles entrant en vigueur le 1er janvier 2021.

## **3. La sécurité routière ne sera pas fortement améliorée par l'apposition obligatoire d'autocollants sur les poids lourds**

Une étude d'impact scientifique de la mesure proposée aurait dû être menée. L'IRU doute que cette nouvelle réglementation française contribuera fortement à la réduction du nombre d'accidents dans les angles morts impliquant des poids lourds.

- Le fait de placer les autocollants sur diverses parties des véhicules lourds et des combinaisons ne garantit pas que les usagers de la route vulnérables comprennent ce que signifient les autocollants et éviteront les angles morts.

Les informations seront fournies sans garantie d'amélioration de la sécurité routière.

- Le placement des autocollants pourrait rendre les discussions sur la responsabilité très complexes en cas d'accident. Les autocollants n'améliorent pas la visibilité directe et indirecte pour le conducteur ; ils n'informent que les autres usagers de la route. L'un des principaux objectifs de la réception par type européenne et de la législation en matière de sécurité routière est de réduire l'erreur humaine impliquée dans de tels accidents et d'améliorer la visibilité directe et indirecte du conducteur afin de mieux détecter les autres usagers de la route.
- Distinguer les véhicules lourds peut encourager l'utilisation de véhicules plus petits qui n'auront pas à se conformer à cette nouvelle obligation. Cela pourrait augmenter le nombre total de véhicules sur la route et remettre en cause la sécurité routière. Il est à noter que les véhicules utilitaires légers présentent également des angles morts.

#### **4. Les mesures proposées ne sont pas compatibles avec la législation de l'UE**

La législation de l'UE prévoit déjà un certain nombre de solutions harmonisées pour relever les défis de l'angle mort des véhicules utilitaires et de transport de marchandises lourds. L'IRU met sérieusement en doute la compatibilité des mesures françaises avec la législation européenne.

- La base juridique utilisée par la France pour justifier cette obligation est la directive (UE) 2015/1535 relative à l'information dans le domaine des réglementations techniques. Le préambule indique que la directive cible principalement les informations relatives aux normes et règles nationales plutôt qu'aux normes européennes.
- La directive prévoit également une procédure pour éviter les normes et règles nationales conduisant à des distorsions de concurrence, créant des obstacles aux échanges et entravant la libre prestation de services, y compris la libre circulation des passagers et des marchandises. Une procédure de comitologie devrait être suivie pour examiner les moyens d'harmoniser les initiatives entre les États membres.
- Dans la mesure où la nouvelle réglementation française concernera les véhicules immatriculés français et non français, elle introduira des barrières au commerce, à la libre prestation de services et à la libre circulation des passagers et des marchandises. Cette mesure française unilatérale ne permettra plus aux véhicules étrangers de circuler en France sans vignette d'angle mort.
- L'article 6.5 du règlement (UE) 2018/858 sur la réception par type stipule que les États membres ne doivent pas interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules, de composants ou d'entités techniques distinctes conformes au présent règlement. Il ne mentionne pas l'obligation pour les véhicules d'avoir des autocollants pour angles morts.
- La législation de l'UE exige que tous les poids lourds et véhicules de tourisme soient équipés de rétroviseurs et / ou d'autres dispositifs spécialement conçus pour améliorer la visibilité du conducteur dans les angles morts.
- Le règlement de sécurité générale 2019/2144 récemment révisé prévoit des mesures supplémentaires, qui devraient devenir applicables à partir de 2022. Ces mesures visent à réduire l'erreur humaine et n'incluent pas l'apposition d'autocollants pour angles morts sur les poids lourds.

**5. Les dispositions françaises proposées ne sont pas proportionnées à leur objectif.**

Un rapport de la Commission européenne de 2012 sur la mise en œuvre des règles européennes sur la modernisation des rétroviseurs pour angles morts a indiqué qu'il est très important de compléter l'installation des systèmes d'aide à la conduite par des campagnes de sensibilisation des conducteurs professionnels et des autres usagers de la route.

L'IRU rappelle que dans plusieurs pays européens, dont la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse et le Royaume-Uni, de telles campagnes de sensibilisation des passagers et des marchandises ont été organisées ou sont en cours avec la participation de l'industrie, des autorités et d'autres usagers de la route. Des autocollants pour les angles morts ont été mis à disposition sur une base volontaire pour les véhicules immatriculés dans les pays respectifs, à titre d'outil de sensibilisation.

Pour résumer, des autocollants pour les angles morts pourraient être mis à disposition sur une base volontaire et leur utilisation pourrait être encouragée lorsque cela est possible et recommandée sur la base de la recherche scientifique. Une obligation unilatérale d'un seul État membre ayant un impact négatif sur la libre circulation des passagers et des marchandises n'est pas acceptable.

L'IRU demande donc à la Commission européenne de s'opposer à l'introduction d'autocollants d'angle mort obligatoires pour les poids lourds circulant en France.

Je reste entièrement à votre disposition pour discuter plus avant de cette question avec vous ou vos services compétents, et pour fournir des informations ou preuves supplémentaires le cas échéant. N'hésitez pas à me contacter si vous avez des questions.

Dans l'attente de votre retour, Cordialement,

Raluca Marian - General Delegate  
IRU Permanent Delegation to the EU