

Sécurité routière: prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur

2008/0100(COD) - 10/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 610 voix pour, 34 voix contre et 20 abstentions, une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur.

Les amendements sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Objet : le texte amendé précise que le règlement énonce également :

- des prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur portant sur la sécurité, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et sur l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des indicateurs de changement de vitesse ;
- des prescriptions pour l'homologation des pneumatiques qui sortent actuellement des usines, en ce qui concerne leur capacité de résistance au roulement et le bruit de roulement qu'ils émettent.

Obligations générales : les constructeurs devront démontrer que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au règlement mais aussi à ses mesures d'application.

Les constructeurs pourront demander l'homologation du véhicule en ce qui concerne tous les systèmes et l'installation de tous les composants et unités techniques distinctes prévus par le règlement ou l'homologation du véhicule en ce qui concerne un ou plusieurs systèmes et l'installation d'un ou de plusieurs composants et d'une ou de plusieurs unités techniques distinctes visés par le règlement. L'homologation conformément aux règlements CEE/ONU énumérés à l'annexe IV est considérée comme une homologation CE conformément au règlement et à ses mesures d'application.

Les constructeurs devront démontrer que tous les nouveaux composants, systèmes ou unités techniques distinctes qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.

Spécifications techniques et essais : les constructeurs devront veiller à ce que les véhicules, systèmes, composants et unités techniques distinctes soient conformes à une série de prescriptions, y compris les prescriptions relatives à la sécurité électrique et aux indicateurs de changement de vitesse.

Pneumatiques : certains des critères auxquels doivent répondre les pneus des véhicules ont également été révisés non seulement du point de vue de la sécurité mais aussi en raison de leur impact environnemental. Le nouveau règlement établit une série d'exigences relatives aux pneumatiques qui auront pour résultat la réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant. Les véhicules de la catégorie M1 devront être équipés d'un **système de contrôle de la pression des pneumatiques** précis capable, si nécessaire, d'avertir le conducteur, à l'intérieur du véhicule, de toute perte de pression d'un pneumatique, ce qui est favorable à une consommation optimale ainsi qu'à la sécurité routière. À cette fin, des limites appropriées devront être fixées dans les prescriptions techniques permettant également **une approche rentable et neutre** du point de vue de la technologie à l'égard du développement de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques précis.

Les parlementaires ont également rendu plus précises les définitions des pneumatiques : « pneumatique à usage spécial » ; « pneumatique professionnel tout-terrain » et « pneumatique renforcé » ou « extra load ».

Dans les considérants, il est souligné que la Commission devra : i) évaluer la faisabilité de l'extension de l'installation obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, de systèmes de détection de dérive de la trajectoire et de systèmes avancés de freinage d'urgence à d'autres catégories de véhicules; ii) évaluer la faisabilité d'un renforcement des prescriptions concernant l'adhérence des pneumatiques sur revêtement humide. Dans les deux cas, elle proposera le cas échéant un amendement au règlement. Un dispositif d'étiquetage des pneumatiques devrait en outre être prévu afin d'informer le consommateur sur les différentes performances des pneumatiques.

En ce qui concerne les pneumatiques rechapés, la Commission devrait procéder à une évaluation appropriée du secteur associant l'ensemble des intéressés et évaluer l'opportunité de modifier le régime réglementaire actuel.

Indicateurs de changement de vitesse : les véhicules de la catégorie M 1 ayant une masse de référence ne dépassant pas 2610 kg et les véhicules auxquels l'homologation est étendue conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et qui disposent d'une boîte de vitesse manuelle devront être équipés d'indicateurs de changement de vitesse conformément aux exigences du règlement et de ses mesures d'application.

Systèmes électroniques de contrôle de la stabilité : les véhicules des catégories M 1 et N 1 seront équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité répondant aux exigences du règlement et de ses mesures d'application. À l'exception des véhicules tout-terrain, les véhicules appartenant aux catégories suivantes seront équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité:

- les véhicules des catégories M 2 et M 3 (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les autobus et autocars articulés et les autobus de classe I ou de classe A);
- les véhicules des catégories N 2 et N 3 (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les tracteurs pour semi-remorques dont la masse totale du véhicule est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, et les véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe III, section A, points 5.7 et 5.8 de la directive 2007/46/CE);
- les véhicules des catégories O 3 et O 4 équipés d'une suspension pneumatique (à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les remorques pour le transport de charges exceptionnelles et les remorques dotées de zones pouvant accueillir des passagers en position debout).

Bruit des transports : outre l'initiative actuelle de la Commission visant à définir un système de calibrage des routes, la Commission devrait présenter, dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du règlement, une proposition relative à la classification des routes de l'UE en fonction du bruit qu'elles produisent qui viendra compléter la cartographie du bruit des transports par véhicules à moteur dans le but d'établir des priorités et des exigences appropriées pour les revêtements ainsi que des limites maximales d'émission de bruit.

Mesures d'application, comitologie. La Commission arrêtera les mesures d'application suivantes:

- des règles détaillées concernant les procédures, essais et exigences techniques spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs composants et de leurs unités techniques distinctes ;
- des règles détaillées concernant les prescriptions de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux en tenant compte du règlement CEE/ONU n° 105;

- une définition plus précise des caractéristiques physiques qu'un pneumatique doit posséder et des exigences de performance auxquelles il doit satisfaire pour être qualifié de «pneumatique neige», «pneumatique traction», «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé» ou «extra load» ;
- des dispositions modifiant l'annexe IV afin d'y inclure les règlements CEE/ONU ayant un caractère contraignant;
- des règles détaillées concernant la procédure de détermination des niveaux de bruit visés au point 1 de la partie C de l'annexe II (bruit de roulement des pneumatiques);
- la modification des valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement dans la mesure où elle est rendue nécessaire par des changements dans les procédures d'essais, et sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Ces mesures, à l'exception de celles ayant trait aux dispositions de l'article 10 (Systèmes de véhicule avancés) seront adoptées avant le 31 décembre 2010. Les mesures ayant trait aux dispositions de l'article 10 sont adoptées avant le 31 décembre 2011.

La Commission pourra également arrêter les mesures d'application suivantes:

- exempter certains véhicules ou classes de véhicules appartenant aux catégories M 2 , M 3 , N 2 et N 3 de l'obligation d'être équipés d'un système avancé de freinage d'urgence lorsque, à la suite d'une analyse coût-bénéfice et eu égard à tous les aspects pertinents en matière de sécurité, l'application de ce type de système n'est pas appropriée au véhicule ou à la classe de véhicules concernés;
- avant le 31 décembre 2010, et sur la base d'une analyse coût-bénéfice, réduire la période de 30 mois durant laquelle certains pneumatiques peuvent être vendus, qui peut varier selon la classe ou la catégorie de pneumatiques concernée.

L'ensemble de ces mesures sera arrêté en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle.

Communication d'informations : la Commission devra présenter au Parlement européen et au Conseil, pour le 1^{er} décembre 2012, et par la suite tous les trois ans, un examen incluant, le cas échéant, des propositions de révision du règlement ou d'autres actes communautaires pertinents en vue d'ajouter de nouvelles fonctions de sécurité.

Application progressive : une fois adopté par le Parlement et le Conseil, et publié, le règlement devrait s'appliquer dès le 1^{er} novembre 2011, soit un an plutôt que ce qu'a proposé la Commission européenne. Mais un certain nombre de périodes transitoires sont prévues, allant parfois jusqu'en 2018, pour faciliter l'adaptation de l'industrie automobile à ces nouvelles mesures.