

Niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement

2011/0409(COD) - 09/12/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : assurer un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement et sauvegarder le marché intérieur des véhicules à moteur en ce qui concerne leur niveau sonore.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les émissions de bruit des véhicules à moteur à quatre roues font l'objet de la directive 70/157/CEE du Conseil (modifiée à plusieurs reprises) concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur. À mesure que davantage d'informations sur les effets néfastes du bruit sur la santé devenaient disponibles, **le besoin d'un niveau plus élevé de protection des citoyens de l'UE par d'autres mesures à l'échelle de l'UE s'est accentué.**

Le [Livre vert de 1996 sur le bruit](#) de la Commission européenne estimait qu'environ 20% de la population de l'UE de l'époque souffraient de niveaux de bruit que les scientifiques et les experts de la santé considéraient comme inacceptables. Sur la base d'informations émanant des États membres de l'UE, l'Agence européenne pour l'environnement a estimé que **la moitié de la population vivant dans des zones urbaines est exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB (A)** en raison du bruit ambiant de la circulation routière.

Au fil des années, des efforts de recherche, y compris de vastes projets financés par l'UE, ont été consacrés à l'évaluation quantitative de la relation entre le bruit ambiant et ses effets. Malgré des différences d'approche et de portée entre les différentes études, **un terrain commun peut être trouvé en termes d'effets nuisibles et de gêne générés par le bruit.** Ces constatations ont été confirmées en 2008 par l'OMS.

Dans sa [communication concernant une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie](#), la Commission européenne a annoncé qu'elle présenterait, en 2011, une proposition visant à modifier la législation concernée afin de réduire les émissions sonores des véhicules.

ANALYSE D'IMPACT : différentes options couvrant les aspects environnementaux, sociaux et économiques ont été considérées pour la proposition:

- **Option 1** : Pas de changement (maintien des valeurs limites actuelles, des tolérances resteraient valides, ainsi que de l'ancienne méthode de mesure) ;
- **Option 2** : Nouvelle méthode de mesure - anciennes valeurs limites ;
- **Option 3** : Nouvelle méthode - nouvelles valeurs limites équivalentes aux anciennes ;
- **Option 4** : Nouvelle méthode - nouvelles valeurs limites avec potentiel de réduction de bruit ;
- **Option 5** : Nouvelle méthode - nouvelles valeurs limites avec potentiel de réduction de bruit selon une approche en deux étapes.

Selon l'option privilégiée (l'option 5), les valeurs limites pour les véhicules légers et de taille moyenne seraient abaissées en deux étapes de 2 dB (A) chacune et, pour les véhicules lourds, en une première étape de 1 dB (A) et une seconde étape de 2 dB (A). Il en résulterait une réduction de l'impact du bruit d'

environ 3 dB (A) pour le trafic fluide et de jusqu'à 4 dB (A) pour le trafic intermittent. La réduction du nombre de personnes fortement gênées serait de 25%. Le rapport coût-bénéfice de cette mesure est estimé à environ 20 fois en faveur de la réduction de bruit par rapport à la situation où aucune mesure n'est prise.

BASE JURIDIQUE : article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : le projet de proposition abrogera la directive 70/157/CEE et ses modifications ultérieures. Il vise à actualiser les prescriptions pour le système de réception par type en ce qui concerne le niveau sonore des véhicules et de leur système d'échappement. En particulier, il introduit une **nouvelle méthode d'essai** pour mesurer les émissions de bruit, des valeurs limites de bruit plus basses et il introduit des **dispositions supplémentaires en matière d'émission de bruit** dans la procédure de réception par type de l'UE.

L'objectif final de réduction de bruit poursuivi serait atteint en **deux étapes** :

- la première phase serait une **réduction de bruit de 2 dB (A) pour les véhicules légers et de 1 dB (A) pour les véhicules lourds**; elle serait introduite **deux ans** après la date de publication de la présente proposition ;
- la seconde phase serait une **réduction de 2 dB (A) pour les véhicules légers et de 2 dB (A) pour les véhicules lourds**. Elle nécessitera davantage d'efforts de développement et un ensemble de mesures techniques plus drastique: à la suite du processus de consultation avec CARS 21, il est proposé de retenir **trois ans** pour cette seconde phase.

La proposition vise également à assurer la sécurité sur les routes et au travail en introduisant des **prescriptions concernant le bruit minimum des véhicules électriques et électriques-hybrides**. Il est proposé de modifier la législation sur le bruit au moyen d'une annexe harmonisant, lorsqu'un véhicule en est pourvu, le fonctionnement des systèmes audibles signalant son approche. Le montage de tels systèmes sera cependant volontaire et restera une option à la discrétion des constructeurs.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.