

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

2011/0409(COD) - 21/12/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Miroslav OUZKÝ (ECR, CZ) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau sonore des véhicules à moteur.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

**Valeurs limites** : pour accroître les effets bénéfiques sur le plan de la santé et renforcer la sécurité juridique, les députés proposent d'établir des valeurs limites de bruit **à long terme** : phase 1 valable à partir de 6 ans après la publication ; phase 2 valable à partir de 8 ans après la publication.

**Différenciation des catégories de véhicules** : le règlement devrait tenir compte des différences qui caractérisent le développement et la production de voitures particulières et de véhicules lourds. Ces différences devraient se retrouver dans un calendrier différent pour les phases respectives auxquelles s'appliquent les valeurs limites de bruit. La commission parlementaire propose donc **des phases différentes pour les voitures particulières et pour les véhicules commerciaux utilisés pour le transport des marchandises**.

**Transparence** : le rapport souligne que **l'information des consommateurs**, des gestionnaires de parcs de véhicules et des autorités publiques sur le sujet des émissions sonores peut influencer les décisions d'achat et accélérer le passage à un parc de véhicules plus silencieux.

Pour informer comme il se doit les consommateurs, le constructeur devrait les renseigner sur les niveaux sonores des véhicules conformément aux méthodes d'essai harmonisées **au point de vente et dans la documentation technique promotionnelle**. Une **étiquette**, comparable à celles utilisées pour indiquer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et le bruit des pneumatiques, devrait informer les consommateurs des émissions sonores du véhicule.

**Dispositions supplémentaires concernant l'émission de bruit (ASEP)** : les députés proposent que les **camionnettes de livraison de la catégorie N1** soient exclues des essais spécifiques des ASEP. Le rapport souligne que la norme ASEP (dispositions supplémentaires concernant l'émission de bruit) de la CEE-ONU est adaptée au comportement des véhicules types de la catégorie M1, et que le groupe d'experts compétent en la matière a préconisé l'exclusion des autres catégories.

**Surveillance du marché** : pour garantir un haut niveau de conformité des produits avec les règles du marché, que ce soit pour les produits circulant à l'intérieur de la Communauté ou pour ceux qui proviennent de l'extérieur et pénètrent dans l'Espace économique européen (EEE), le rapport introduit une disposition stipulant que les États membres et leurs organismes de surveillance du marché respectifs doivent contrôler et superviser le respect des exigences prévues par le règlement.

**Classification et qualité du revêtement routier** : la Commission devrait évaluer la possibilité de mettre en place un **système de classification des routes** précisant le bruit de roulement caractéristique de chaque route dans l'Union européenne et, le cas échéant, présenter une proposition conformément à la procédure législative ordinaire.

**Système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) :** un amendement précise que lorsque les constructeurs décident de monter un système AVAS sur des véhicules, **le son produit** par ce système est un son continu qui signale aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qu'un véhicule est en fonctionnement. Le son signale clairement le comportement du véhicule et peut être similaire au son d'un véhicule de la même catégorie équipé d'un moteur à combustion interne et fonctionnant dans les mêmes conditions.

Le rapport clarifie que le système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) est un système destiné aux **véhicules de transport routier électriques ou électriques-hybrides** qui informe les piétons et les autres usagers vulnérables de la route du fonctionnement du véhicule.

**Véhicules silencieux :** les députés estiment que la Commission devrait étudier la capacité potentielle des systèmes de sécurité active présents dans les véhicules plus silencieux - véhicules hybrides et électriques, par exemple - à mieux servir l'objectif d'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables de la route en zone urbaine, tels que les piétons aveugles, malvoyants et malentendants, les cyclistes et les enfants.

**Réexamen des limites de bruit prévues à l'annexe III :** la proposition initiale de la Commission ne prévoit aucune véritable évaluation d'impact fondée sur la nouvelle classification obligatoire des véhicules. En conséquence, les députés sollicitent que la Commission procède à une évaluation d'impact avant toute nouvelle mesure de réduction majeure des limites de bruit.

**Actes délégués :** la Commission devrait pouvoir d'adopter des actes délégués pour modifier les annexes du règlement concernant les procédures de réception UE par type en ce qui concerne : i) le niveau sonore des types de véhicules et des dispositifs d'échappement, ii) les méthodes et instruments de mesure du bruit émis par les véhicules à moteur, iii) les silencieux, iv) le bruit dû à l'air comprimé, v) les contrôles de la conformité de la production, vi) les spécifications concernant le site d'essai, vii) les méthodes de mesure pour les dispositions supplémentaires en matière d'émissions sonores et viii) les mesures assurant l'audibilité des véhicules électriques et hybrides.