

**Avis sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues**

(94/C 195/23)

Le 20 décembre 1993, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 15 avril 1994 (rapporteur: M. Bagliano).

Au cours de sa 315<sup>e</sup> session plénière des 27 et 28 avril 1994 (séance du 28 avril 1994), le Comité économique et social a adopté à la majorité et 5 abstentions l'avis suivant.

### Observations préliminaires

La proposition de directive à l'examen contient une « annexe » composée de 12 « chapitres », chacun de ces chapitres étant consacré à des parties ou à des caractéristiques du véhicule soumises à homologation.

À la différence de l'approche antérieure, qui prévoyait 12 propositions de directive distinctes, la Commission a opté pour une solution formellement plus simple qui consiste en une seule directive dont l'« annexe » est subdivisée en 12 « chapitres » :

Chapitre 1: Pneumatiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 2: Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 3: Saillies extérieures des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 4: Rétroviseurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 5: Mesures contre la pollution atmosphérique provoquée par les véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 6: Réservoir de carburant des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 7: Mesures contre la manipulation des cyclomoteurs et des motocycles

Chapitre 8: Compatibilité électromagnétique des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 9: Niveau sonore admissible et dispositif d'échappement des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Chapitre 10: Dispositifs d'attelage pour remorques des véhicules à moteur à deux ou trois roues et fixations pour side-cars de motocycles

Chapitre 11: Ancrages des ceintures de sécurité et ceintures de sécurité des cyclomoteurs à trois roues, des tricycles et des quadricycles, munis d'une carrosserie

Chapitre 12: Vitrages, essuie-glace, lave-glace et dispositifs de dégivrage et de désembuage des cyclomoteurs à trois roues, des tricycles et des quadricycles, munis d'une carrosserie.

### 1. Observations générales

1.1. Le Comité économique et social accueille favorablement la proposition de directive à l'examen qui vise à permettre la mise en œuvre de la directive 92/61/CEE du 30 juin 1992, concernant l'homologation des véhicules à moteur à deux ou trois roues, mais estime devoir émettre certaines suggestions et exprimer certaines réserves.

1.2. Le Comité reconnaît en premier lieu que ces dispositions, de même que les 12 directives précédentes, ont pour objectif premier :

- la sécurité des personnes et du trafic;
- l'harmonisation des procédures et des prescriptions techniques, nécessaire pour éliminer les entraves aux échanges dans un véritable marché unique.

Les prescriptions contenues dans la proposition de directive à l'examen sont en particulier indispensables pour atteindre l'objectif de l'homologation communautaire des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues. Cet objectif ne peut être atteint par le biais des législations nationales et ainsi le problème de la « subsidiarité » se trouve convenablement résolu.

1.3. Le Comité économique et social apprécie le fait que la Commission ait largement tenu compte des éventuelles dispositions de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (ECE/ONU — Genève) appliquées sous forme de :

- « règlements ECE » (n° 75: pneumatiques; n° 14: méthodes d'essai pour les ancrages des ceintures de

sécurité; n° 16: ceintures de sécurité; n° 37, 50, 56, 57, 72 et 82: dispositifs d'éclairage et signalisation lumineuse);

- ou «recommandations CEE» (saillies extérieures des véhicules à 2 roues).

La Commission s'est en outre appuyée pour d'autres aspects sur des directives CEE antérieures (80/780: rétroviseurs des véhicules à 2 roues; 78/1015 et modifications ultérieures: niveau sonore des motocycles) ainsi que sur les réglementations nationales en vigueur dans certains États membres, en les remaniant de façon appropriée et en étendant leur champ d'application afin d'y inclure tous les véhicules à 2 ou 3 roues.

1.4. La Commission elle-même souligne l'importance particulière des chapitres relatifs aux émissions (chapitre 5) et au niveau sonore (chapitre 9).

En considération de l'incidence sur la protection de l'environnement du «niveau sonore» et de la «pollution», il a été décidé d'adopter une approche graduelle dans ces domaines (article 7):

- la première phase débutera lors de l'entrée en vigueur de la directive (1997) et
- la seconde phase débutera quatre années plus tard, afin de permettre à l'industrie d'adapter la production aux limites plus sévères fixées.

1.4.1. La stratégie de la Commission en ce qui concerne la protection de l'environnement (pollution et bruit) vise en fait à :

- fixer des limites réalistes qui puissent entrer en vigueur le plus tôt possible;
- lancer parallèlement un programme d'études conjointes CEE/industrie en vue de définir, sur la base des résultats obtenus, les limites futures.

1.5. En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la directive, prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 1997 (date à partir de laquelle les véhicules faisant l'objet de la procédure d'homologation devront satisfaire aux prescriptions contenues dans la directive), le Comité économique et social recommande que l'éventuelle prolongation des discussions sur certains chapitres de l'annexe n'entraîne aucun retard dans l'application des dispositions prévues par les autres chapitres.

1.6. Dès lors, le Comité soutient la possibilité d'accorder des «incitations fiscales» pour les véhicules qui satisferont aux nouvelles prescriptions en matière de pollution et de niveau sonore avant même les dates prévues pour l'entrée en vigueur de la directive. À cet égard, le Comité souhaite que ces incitations ne soient pas limitées au seul acte d'achat mais présentent un caractère annuel et donc une efficacité prolongée dans le temps.

1.7. S'agissant des modifications nécessaires pour adapter au progrès technique les dispositions contenues dans les différents chapitres de l'annexe, le Comité économique et social prend acte du fait que la Commission fait référence (art. 6) au «comité d'adaptation au progrès technique» institué par l'article 13 de la directive 70/156/CEE mais avec une procédure différente, qui prévoit une simple consultation des États membres, sans qu'il soit procédé à un vote. Le Comité économique et social réaffirme quant à lui sa préférence pour le «Comité de réglementation» déjà en vigueur dans les secteurs des véhicules à moteur et des tracteurs agricoles.

1.8. Le Comité attire en outre l'attention de la Commission sur le fait que dans une phase aussi critique pour l'économie mondiale en général et européenne en particulier, la fixation de limites, d'obligations ou de prescriptions doit généralement être considérée comme une opération délicate et d'une grande importance de par ses répercussions sur la production de l'industrie européenne et sur le niveau de l'emploi dans les pays membres.

1.8.1. Il est par conséquent souhaitable, concernant notamment les dispositions prévues en matière de pollution et de niveau sonore, que la phase successive prévue tienne dûment compte des résultats du «programme de recherche» conjoint CEE/industrie qui est sur le point d'être lancé (cf. ci-après paragraphes 2.5 et 2.9).

## 2. Observations concernant les différents chapitres de l'annexe

### 2.1. Chapitre 1 — Pneumatiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi que leur montage

Afin de répondre à la demande des utilisateurs, la Commission établit des normes visant à garantir l'interchangeabilité des types de pneumatiques de différentes marques mais de même «désignation» (c'est-à-dire mesures de diamètre, largeur et section), afin de ne pas provoquer de problèmes de montage ou de sécurité lors du fonctionnement du véhicule.

Le Comité est d'accord avec ces dispositions ainsi qu'avec les essais exigés en vue de garantir la sécurité du pneumatique.

### 2.2. Chapitre 2 — Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Le Comité est conscient de ce que l'extrême précision technique du texte considéré est nécessaire afin de garantir en toutes circonstances au conducteur une visi-

bilité maximale sans gêner les autres usagers de la route et d'empêcher toute erreur d'interprétation des autres usagers quant aux intentions du conducteur.

Ces prescriptions sont fondamentales pour la sécurité.

### 2.3. *Chapitre 3 — Saillies extérieures des véhicules à moteur à deux ou trois roues*

Des prescriptions différentes sont établies pour les véhicules à deux roues et pour les véhicules à trois roues munis d'une carrosserie, de manière à éviter des dommages physiques au conducteur ou à d'autres usagers de la route en cas de contact avec le véhicule à moteur.

Les exigences de sécurité sont là aussi pleinement satisfaites.

### 2.4. *Chapitre 4 — Rétroviseurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues*

Ce chapitre contient des dispositions spécifiques pour le dispositif « rétroviseur » et pour son installation sur le véhicule. Le Comité accueille favorablement la possibilité de monter également sur des véhicules à 2 ou 3 roues des dispositifs homologués pour les automobiles.

### 2.5. *Chapitre 5 — Mesures contre la pollution atmosphérique provoquée par les véhicules à moteur à deux ou trois roues*

Le Comité économique et social juge cette question très délicate d'un point de vue économique et technique, dans la mesure où des prescriptions trop sévères risquent :

- ou bien de modifier le concept de véhicule à moteur à deux ou trois roues, sous sa forme actuelle, en entraînant des augmentations de coûts excessives pour les utilisateurs;
- ou bien de modifier les caractéristiques d'utilisation, d'entretien, etc., de ces véhicules,

au point qu'ils ne soient plus « intéressants » aux yeux des utilisateurs. On ne peut en effet exclure que l'application des dispositions de ce chapitre 5 ne produise l'un de ces effets négatifs.

Le Comité attire l'attention sur les aspects suivants :

- en ce qui concerne les motocycles et les véhicules à moteur à trois roues, les limites et la date d'entrée en vigueur de la phase 2 n'ont pas encore été fixées;
- en ce qui concerne les cyclomoteurs, les limites et la date d'entrée en vigueur de la phase 2 ont déjà été fixées (1999) et ces limites sont inférieures à celles en vigueur pour les automobiles, qui sont déjà très basses.

En tout état de cause, le Comité économique et social recommande que le Parlement européen et le Conseil

tiennent dûment compte, lors de la définition des limites à appliquer lors de la deuxième phase, en vigueur en 2001 (*cf.* ci-dessus paragraphes 1.4.1 et 1.8.1), des résultats de l'étude conjointe CEE/industrie prévue, dans la mesure du possible en proposant des solutions qui n'obligent pas à recourir à des matériaux ou à des technologies sophistiqués et coûteux.

### 2.6. *Chapitre 6 — Réservoir de carburant des véhicules à moteur à deux ou trois roues*

Ce chapitre contient des dispositions précises réglementant les essais spécifiques de résistance pour les réservoirs en matériaux autres que métalliques, afin de garantir la sécurité des véhicules même en cas d'accidents ou de chutes.

### 2.7. *Chapitre 7 — Mesures contre la manipulation des cyclomoteurs et des motocycles*

Le Comité exprime sa perplexité face à la demande de non-interchangeabilité des principaux composants du moteur entre des véhicules similaires mais appartenant à des catégories différentes: cette prescription va en effet à l'encontre de la logique industrielle de la modularité des composants et des économies d'échelle propres à la production en série.

Étant donné que ces dispositions prévoient dans le même temps le marquage des principaux composants de série du moteur et de la transmission, on peut estimer que cela suffit à permettre une identification facile, lors de contrôles éventuels, d'éventuels composants non homologués, ou non d'origine, présents sur le véhicule.

Le Comité estime en effet que les critères de conception des moteurs à appliquer pour répondre aux prescriptions proposées dans ce chapitre entraînent des restrictions en termes de conception sans être raisonnablement justifiés eu égard à l'objectif poursuivi.

Afin de sauvegarder les intérêts de l'industrie européenne de ce secteur, il faudrait au moins prévoir une dérogation (à la demande de non-interchangeabilité des composants du moteur entre véhicules de différentes catégories) pour les productions en série d'un nombre limité, par type et par an, de véhicules destinés aux pays membres.

En considérant ce problème du point de vue de l'utilisateur, on pourrait également envisager de limiter le champ d'application de ce chapitre aux véhicules ne dépassant pas 125 c.c. (catégories A et B).

## 2.8. *Chapitre 8 — Compatibilité électromagnétique des véhicules à moteur à deux ou trois roues*

Le Comité observe que les procédures d'essai définies dans ce chapitre sont extrêmement complexes. De plus, elles exigent un appareillage sophistiqué et très coûteux et le lieu où doivent s'effectuer les essais prévus doit lui aussi remplir des conditions très contraignantes.

Le Comité apprécie toutefois la possibilité de procéder, au choix du constructeur, soit à l'homologation du véhicule complet, soit à celle des différents composants électriques et électroniques (par analogie du reste aux prescriptions relatives à l'homologation des véhicules automobiles).

Il faudra également tenir compte en ce qui concerne la compatibilité électromagnétique du fait que la directive générale d'harmonisation 89/336/CEE entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996; le chapitre 8 devrait donc entrer en vigueur avant cette date.

Par ailleurs, le Comité partage le point de vue de la Commission selon lequel les prescriptions relatives à l'immunité électromagnétique des véhicules à moteur (c'est-à-dire leur capacité à fonctionner en présence de perturbations électromagnétiques) devraient entrer en vigueur 3 ans après celles relatives à la compatibilité électromagnétique (c'est-à-dire la capacité d'un véhicule de ne pas émettre de perturbations électromagnétiques au-delà d'un certain plafond).

## 2.9. *Chapitre 9 — Niveau sonore admissible et dispositif d'échappement des véhicules à moteur à deux ou trois roues*

Ce chapitre contient :

- des dispositions concernant la mesure du bruit sur le véhicule à l'arrêt et sur le véhicule en marche;
- des dispositions concernant l'homologation des dispositifs d'échappement de remplacement (c'est-à-dire non d'origine), afin de régler le problème du remplacement des dispositifs d'origine par d'autres, habituellement plus bruyants;
- les valeurs-limites du niveau sonore pour les cyclomoteurs et les motocycles.

S'agissant des valeurs-limites fixées pour le niveau sonore des cyclomoteurs, tout en reconnaissant l'opportunité de rechercher une réduction de ces limites, le Comité juge assez sévère la valeur de 71 dB (A) prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 1997, si on la compare à celle en vigueur pour les automobiles — 74 dB (A) — qui constituent la grande majorité des véhicules circulant dans les centres urbains.

Du reste, ce moindre niveau sonore des cyclomoteurs par rapport à celui des automobiles ne serait même pas perçu dans le trafic urbain.

De surcroît, d'un point de vue économique, on ne peut négliger — mises à part les difficultés techniques et de conception — les surcoûts qui en résulteront et qui en définitive se répercuteront sur le prix final à l'utilisateur.

En conséquence, il apparaît raisonnable de recommander au Conseil d'adopter une approche plus souple et plus graduelle, qu'il s'agisse des valeurs-limites ou des dates d'application.

En tout état de cause, le Comité économique et social, bien conscient des problèmes — également sociaux — que soulève le niveau sonore élevé des centres urbains, estime qu'une mesure efficace pourrait consister à interdire la commercialisation des dispositifs d'échappement (pots d'échappement) non homologués.

Enfin, conformément aux vœux exprimés aux paragraphes 1.4.1, 1.8.1 et 2.5, le Comité réitère cette fois encore sa recommandation au Parlement européen et au Conseil de tenir compte, lors de la fixation des limites pour la seconde phase, des résultats de l'étude conjointe CEE/industrie prévue.

## 2.10. *Chapitre 10 — Dispositifs d'attelage pour remorques et fixations pour side-car*

Ce chapitre contient d'une part les prescriptions de conception et de construction relatives au couplage véhicule/remorque, de manière à garantir la mobilité et la résistance indispensables à la circulation, et d'autre part les conditions de résistance aux sollicitations verticales, transversales et longitudinales auxquelles doivent satisfaire les attaches nécessaires pour l'éventuelle fixation d'un side-car au motocycle.

Le Comité économique et social accueille favorablement la proposition faite à cet égard par la Commission, qui vise notamment à assurer la sécurité du passager transporté et celle de ces véhicules (ou ensembles de véhicules) dans la circulation routière.

## 2.11. *Chapitre 11 — Ancrages des ceintures de sécurité et ceintures de sécurité*

Le champ d'application des prescriptions présentées dans ce chapitre est bien entendu limité aux véhicules munis d'une carrosserie abritant le conducteur et les éventuels passagers.

Le Comité approuve la proposition faite par la Commission de prévoir, en ce qui concerne les ancrages des ceintures de sécurité des cyclomoteurs à trois roues, des tricycles et des quadricycles, des prescriptions différenciées en fonction de la masse à vide de ces véhicules.

Le Comité souligne le fait que, mettant à profit l'expérience acquise à cet égard dans le secteur automobile, l'on est parvenu à conserver — pour l'homologation des ancrages des ceintures de ces véhicules — une procédure absolument analogue à celle prévue pour les automobiles, tout en admettant la possibilité d'appliquer des charges d'essai inférieures à celles des automobiles, puisque les prestations, la puissance, la vitesse

maximale et la masse de ces véhicules sont inférieures; une synergie normative a ainsi pu être obtenue, facteur jugé non négligeable par le Comité.

En outre, le Comité se range à l'avis de la Commission selon lequel les ceintures de sécurité installées sur ces véhicules doivent être les mêmes que celles prévues pour les automobiles.

2.12. *Chapitre 12 — Vitrages, essuie-glace, lave-glace et dispositifs de dégivrage et de désembuage*

Dans ce cas également, le champ d'application des prescriptions présentées dans ce chapitre est bien

entendu limité aux véhicules munis d'une carrosserie abritant le conducteur et les éventuels passagers.

Le Comité est d'accord avec la Commission pour estimer que la procédure d'essai destinée à évaluer le fonctionnement de ces dispositifs, essentiels à la sécurité routière — notamment pendant les mois d'hiver, où les conditions climatiques et routières sont loin d'être excellentes — devrait être la même que celle prévue pour les automobiles, mais opportunément simplifiée pour les véhicules de prestations et de masse inférieures, dont la Commission reconnaît qu'ils présentent moins de risques pour leurs occupants et pour les autres usagers de la route.

Fait à Bruxelles, le 28 avril 1994.

*Le Président*

*du Comité économique et social*

Susanne TIEMANN

---