

**Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 92/23/CEE du Conseil relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage»<sup>(1)</sup>**

(98/C 235/05)

Le Conseil a décidé, le 6 janvier 1998, conformément aux dispositions de l'article 100A du Traité instituant la Communauté 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 du Comité en la matière, a élaboré son avis le 6 mai 1998 (rapporteur: M. Bagliano).

Lors de sa 355<sup>e</sup> session plénière des 27 et 28 mai 1998 (séance du 27 mai), le Comité économique et social a adopté par 101 voix pour et 2 abstentions l'avis suivant.

## 1. Introduction

1.1. Le projet de directive présenté par la Commission a pour objectif de combler les lacunes dans les mesures adoptées à ce jour afin de lutter contre le bruit dû au trafic routier.

1.2. La directive 70/157/CEE relative au niveau sonore admissible des véhicules à moteur vise en effet à identifier — et, partant, à limiter — les émissions sonores provenant exclusivement de l'échappement et des parties mécaniques des véhicules. À l'époque, il s'agissait effectivement des principales sources de bruit.

1.2.1. Le renforcement des exigences techniques imposé par les modifications apportées successivement à la directive susmentionnée a eu pour conséquence une forte diminution du bruit provenant de ces sources, tout en mettant en évidence le problème du bruit provenant du contact des pneumatiques en mouvement avec le revêtement routier.

1.3. C'est ce qu'a mis en évidence l'article 4 de la dernière modification de la directive 70/157/CEE susmentionnée (directive 92/97/CEE du 19 décembre 1992), dans laquelle le Conseil charge la Commission d'élaborer une proposition visant à limiter le bruit provenant du contact des pneumatiques avec le revêtement routier, tout en conciliant cette nécessité avec les exigences de sécurité. Le présent projet de directive répond à cette demande.

1.3.1. En effet, la présente proposition a pour objet de modifier la directive 92/23/CEE relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage, qui ne concerne cependant pas le bruit. Elle définit tant la méthode de mesure permettant de mesurer le bruit de roulement des pneumatiques que les valeurs limites admises en fonction des différents types de pneumatiques.

## 2. Considérations générales

2.1. Le champ d'application de ce projet de directive couvre tous les types des pneumatiques montés sur les voitures de tourisme (véhicules de la catégorie M1) ainsi que sur les véhicules utilitaires légers et lourds (véhicules des catégories M2, M3, N1, N2 et N3) et leur remorque.

En sont exclus les véhicules destinés à des usages autres que le transport de personnes ou de marchandises mais qui peuvent occasionnellement emprunter les infrastructures routières (par exemple les tracteurs agricoles).

2.1.1. Compte tenu de l'étendue du champ d'application, la Commission a donc développé une méthode de mesure commune, tout en proposant des valeurs limites admises en fonction de différentes catégories de véhicules. Au sein de chacune de ces catégories, les valeurs limites dépendent:

- pour les voitures de tourisme, de la grosseur nominale des pneumatiques (tenant ainsi compte des limitations dues à des considérations relatives à la tenue de route et à des usages spéciaux);
- pour les véhicules utilitaires, de l'usage spécifique du pneumatique (pneumatique normal, neige ou spécial).

2.1.2. L'objectif était de définir des exigences visant à limiter le bruit de roulement provenant du contact des pneumatiques avec le revêtement routier tout en respectant les mesures de sécurité.

2.1.3. En revanche, les valeurs limites de bruits correspondant à divers revêtements routiers (ou encore à diverses conditions météorologiques) pour un même type de pneumatiques ne rentrent pas dans le cadre de la présente directive. Le Comité rappelle à cet égard que le 12<sup>e</sup> «considérant» de la directive 92/97/CEE du 19 décembre 1992 stipule qu'il est nécessaire de poursuivre les études et les recherches pour parvenir à définir des valeurs numériques afin d'établir des critères objectifs pour la conformité des routes.

## 3. Calendrier

3.1. Le projet de directive prévoit la mise en application de ces exigences au 1<sup>er</sup> octobre 2001, tant pour les nouveaux types de pneumatiques lancés sur le marché que pour les nouveaux véhicules à moteur, qui devront être équipés exclusivement de pneumatiques conformes à ces exigences.

3.2. A partir du 1<sup>er</sup> octobre 2005, tous les pneumatiques lancés sur le marché devront respecter les exigences du projet de directive.

<sup>(1)</sup> JO C 30 du 28.1.1998, p. 8.

3.3. Les exigences du projet de directive ne s'appliquent pas:

- aux pneumatiques destinés à être montés sur des véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1980,
- aux pneumatiques de secours à usage temporaire, aux pneumatiques de catégories de vitesse inférieure à 80 km/h ou ayant un diamètre nominal de la jante inférieur ou égal à 254 mm.

#### 4. Observations

4.1. La méthode de mesure prévoit que le bruit de roulement du pneumatique sera vérifié à une vitesse normale de 80 km/h, le conducteur ayant éteint le moteur et mis la commande de la boîte de vitesse au point mort, et sur un revêtement routier normalisé.

4.1.1. Les mesures qui seront adoptées pour garantir le respect de ces exigences auront ainsi un effet optimal dans la lutte contre le bruit provenant du trafic routier dans les zones extra-urbaines et dans des conditions de trafic fluide.

4.1.2. En revanche, il n'est procédé à aucune vérification du bruit causé par les pneumatiques en accélération ou en freinage, situation plus fréquente dans le cas d'un trafic urbain ou dense. Par ailleurs, le Comité reconnaît qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de procédure d'essai renforcée à même de couvrir cette problématique qui n'en demeure pas moins importante.

4.2. Certaines solutions techniques exigées afin de garantir les prestations des pneumatiques destinés à un usage particulier, notamment ceux destinés à la conduite sur route enneigée ou sur chemin de terre, justifient l'adoption de valeurs limites en matière de bruit supérieures à celles fixées dans le projet de directive.

4.2.1. Ces limites différenciées sont également justifiées pour les pneumatiques (des voitures) dont les caractéristiques doivent être compatibles avec les prestations des véhicules sur lesquels ils sont montés afin de garantir la sécurité de conduite maximale. Le Comité approuve cette mesure.

4.3. Les valeurs limites de bruit proposées sont équilibrées dans la mesure où, même si elles exigent un effort considérable de la part de l'industrie des pneumatiques, elles sont industriellement réalisables dans les délais prévus.

4.3.1. Ces «valeurs limites» répondent par ailleurs aux attentes de ceux qui escomptent des interventions visant à réduire le bruit provenant du trafic routier, et

contribueront aux améliorations déjà apportées par l'industrie automobile dans ce domaine.

4.4. Les dates d'entrée en vigueur des exigences prévues dans ce projet de directive sont cohérentes avec les délais nécessaires à l'industrie des pneumatiques pour s'y conformer.

4.4.1. Le Conseil devra toutefois vérifier auprès de l'industrie concernée la disponibilité des différents types de pneumatiques déjà conformes à ces exigences pour tous les modèles de véhicules qui seront produits en 2001, date à laquelle seuls pourront être montés les pneumatiques respectant les limites fixées dans ce projet de directive.

4.4.2. Le Comité juge réaliste un report d'au moins deux ans (c'est-à-dire en 2003) pour les nouvelles immatriculations de véhicules (modèles anciens), le délai restant fixé à 2001 uniquement pour les nouvelles réceptions (nouveaux modèles).

4.5. La proposition de la Commission comporte une déclaration importante affirmant que ces exigences constituent un premier pas dans la lutte contre le bruit provoqué par le contact des pneumatiques en mouvement avec le revêtement routier, et qu'elles devront être revues ultérieurement, à la lumière de leur effet tant sur le marché que sur l'environnement.

4.5.1. Cette déclaration faite dans l'«exposé des motifs» devrait cependant être reprise dans le projet de directive même comme 6<sup>e</sup> «considérant»:

«Considérant que les exigences visant à réduire le bruit provenant du contact des pneumatiques en mouvement avec le revêtement routier constituent un premier pas dans la lutte contre le bruit, et qu'elles devront être revues ultérieurement, à la lumière de leur effet tant sur le marché que sur l'environnement et compte tenu de l'importance sans cesse croissante que les différents types de revêtements routiers acquerront en tant que sources de bruit.»

Cette proposition fait référence, en l'intégrant, au 12<sup>e</sup> «considérant» de la directive 92/97/CEE mentionnée au paragraphe 2.1.3.

#### 5. Conclusions

Le Comité approuve l'objectif de la directive et recommande en particulier de:

- tenir compte de l'observation formulée au paragraphe 4.4;
- mettre davantage l'accent, dans un nouveau «considérant», sur la nécessité de réexaminer l'efficacité des mesures adoptées.

Bruxelles, le 27 mai 1998.

*Le Président  
du Comité économique et social*

Tom JENKINS