



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

automobiles et cycles

Question écrite n° 24602

## Texte de la question

M. Édouard Courtial attire l'attention de Mme la ministre des affaires sociales et de la santé sur le projet de règlement visant à lutter contre la pollution sonore des véhicules adopté par le Parlement européen le 6 février 2013. En effet, la pollution sonore causée par le trafic peut avoir un impact sur la santé. Une exposition prolongée à des bruits de circulation très élevés peut épuiser les réserves physiques, perturber le bon fonctionnement des organes et mener au développement de certaines maladies, notamment cardiovasculaires. Selon le texte voté, le niveau sonore des moteurs devra diminuer de 6 dB (à 68 dB) pour les véhicules particuliers, les utilitaires légers, les bus et les autocars. Cette nouvelle limite sera applicable sur tous les nouveaux modèles six ans après l'adoption définitive du règlement et sur tous les véhicules neufs deux ans plus tard. Des dérogations ont néanmoins été accordées aux véhicules sportifs et aux camions de plus de 12 tonnes. En parallèle, les véhicules électriques et hybrides devront obligatoirement être équipés de dispositifs de production de son pour les rendre plus sûrs. Enfin, un système d'étiquetage des véhicules informant les consommateurs du niveau d'émission sonore des véhicules est proposé sur le modèle de ceux prévus pour les émissions de CO2 et les pneumatiques. Il est par ailleurs souhaitable d'intensifier les efforts sur le revêtement routier, le bruit des pneumatiques et de l'aérodynamique. Il souhaite connaître la position du Gouvernement sur ce projet de règlement et de manière plus générale les mesures prises pour lutter contre la pollution sonore automobile.

## Texte de la réponse

La Commission européenne a soumis au Parlement européen et au Conseil le 14 décembre 2011 une proposition de règlement concernant le niveau sonore des véhicules à moteurs, destiné à remplacer les directives en vigueur. Suite aux travaux du Conseil sur ce projet de règlement, un compromis a pu être trouvé entre la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil le 5 novembre 2013. Le projet de règlement, issu des réunions en trilogues, a été adopté par la Commission environnement du Parlement européen le 27 novembre 2013 : il sera soumis au vote en plénière puis au Conseil, pour une application aujourd'hui prévue au 1er juillet 2016. Le projet de règlement reprend le nouveau protocole d'essai pour les mesures des niveaux sonores des véhicules à moteurs, qui a été publié en 2007 à l'issue des travaux du forum mondial de la réglementation automobile de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Ce nouveau protocole est plus représentatif du comportement réel de la conduite pour les différentes catégories de véhicules concernées, telles que les voitures particulières, les camionnettes, les poids lourds et les véhicules de transport en commun de personnes. Au-delà d'un nouveau protocole d'essai, la proposition de la Commission vise également : - un abaissement significatif des valeurs limites d'émissions sonores en plusieurs étapes (réduction de 3 dB à 4 dB par rapport aux normes actuelles en fonction des catégories de véhicules, soit une division par deux du niveau sonore) ; - l'introduction de dispositions supplémentaires limitant aussi les émissions sonores dans les conditions de circulation les plus défavorables, en dehors du protocole officiel normalisé ; - l'introduction d'un bruit minimum pour les véhicules électriques et hybrides électriques. Le Gouvernement soutient le compromis issu de la dernière phase de trilogues : le texte issu de ces négociations

est équilibré et complète, en particulier, le règlement (UE) n° 661/2009 abordant notamment la performance environnementale des pneumatiques. Un cadre législatif complet, relatif au bruit des véhicules à moteurs, est ainsi mis en place. Plus spécifiquement, les autorités françaises se félicitent du maintien d'un calendrier progressif de réduction des émissions sonores. Cela permettra la mise en application rapide des nouvelles procédures d'essai plus représentatives des conditions de conduite réelles. Cette première phase permettra également de commencer au plus tôt la collecte des données nécessaires pour mener à bien une étude d'impact circonstanciée. Les autorités françaises soutiennent enfin les mesures prévues en matière d'information des consommateurs, de surveillance du marché, et l'approche intégrée prônée dans le projet de règlement. La directive 2002/49/CE exige des États membres qu'ils établissent régulièrement des cartes de bruit stratégiques concernant, entre autres, les principaux axes routiers. Les informations figurant sur ces cartes pourraient servir à de futurs travaux de recherche consacrés au bruit dans l'environnement en général, et au bruit lié au revêtement routier en particulier, ainsi que pour des guides de bonnes pratiques concernant l'évolution technologique de la qualité des routes et une classification des types de revêtements routiers.

## Données clés

**Auteur :** [M. Édouard Courtial](#)

**Circonscription :** Oise (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 24602

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** Affaires sociales et santé

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable et énergie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [23 avril 2013](#), page 4286

**Réponse publiée au JO le :** [17 juin 2014](#), page 4974