# Avis sur la proposition de directive du Conseil relative aux masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques [1]

(92/C 49/03)

Le 14 août 1991, 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 émis son avis le 4 décembre 1991 (rapporteur: M. Marvier).

Le 18 décembre 1991, au cours de sa 292e session plénière, le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

## 1. Introduction

1.1. Une directive communautaire relative aux poids et dimensions des véhicules autres que ceux de la catégories M1 s'avère nécessaire aux fins de la mise en œuvre d'une procédure globale de réception CEE de ces véhicules.

1.2. En effet, la directive-cadre 70/156/CEE prévoit dans son annexe II (fiche de réception CEE), sous la rubrique relative aux dimensions et poids (par. 2), l'élaboration d'une ou plusieurs directives particulières en la matière (présence du symbole DP).

1.3. Par conséquent, la procédure globale de réception CEE des véhicules autres que ceux de catégories M1 ne peut en aucun cas faire abstraction de l'existence de prescriptions plus ou moins détaillées en la matière, à moins de modifier la directive-cadre en éliminant les références correspondantes.

1.4. Il s'avère nécessaire que le contenu de la directive à l'examen soit également reconnu et adopté à l'avenir par les pays extracommunautaires adhérents à la CEMT [2], comme cela a déjà été le cas, et le Comité en prend acte avec satisfaction, pour la directive 85/3/CEE et ses modifications ultérieures.

## 2. Observations générales

2.1. La proposition de directive à l'examen, bien qu'elle comble en quelque sorte la lacune évoquée ci-dessus, ne représente qu'une première étape dans cette direction, puisqu'elle n'indique pas, pour la plupart des variables visées au paragraphe 2 de l'annexe II de la directive-cadre 70/156/CEE, de valeurs numériques à respecter, mais se contente d'en présenter les définitions. On peut s'attendre dans un proche avenir à une seconde étape dans le cadre de laquelle ces grandeurs seront associées à des valeurs numériques et où l'on procèdera à une harmonisation des masses et dimensions des véhicules autres que les véhicules M1 en vue de la procédure de réception et non plus seulement du trafic international.

2.2. Par ailleurs, des valeurs numériques bien précises sont également indiquées pour d'autres variables, telles que:

a) le rapport entre la masse du véhicule tracteur et celle du véhicule remorqué (par. 7.1); cette valeur pourrait être déduite (bien que de manière indirecte) de la directive 85/3/CEE;

b) le rapport puissance du moteur/masse maximale (par. 9): cette valeur a été fixée non pas tant en vue d'une simple augmentation de la puissance des moteurs que pour accroître la sécurité des transports routiers de marchandises et de personnes.

2.3. Les observations qui précèdent fournissent une grille générale de lecture de la proposition. Un examen plus détaillé de cette dernière fait néanmoins apparaître certaines imprécisions, certains « empiétements » sur des domaines qui ne sont pas précisément de la compétence de cette directive, ainsi que des « redondances » inutiles et dangereuses, telles que la répétition de toutes les prescriptions techniques relatives aux suspensions pneumatiques ou aux systèmes équivalents qui relèvent désormais, à tort ou à raison, de la future directive modifiant la directive 85/3/CEE.

## 3. Observations particulières

3.1. *Article 4*

Cet article est à revoir.

Il s'agit en effet de la disposition désormais habituelle tendant à priver de certains pouvoirs le comité pour l'adaptation au progrès technique en faisant de ce comité réglementaire un comité consultatif.

3.2. *Article 6, premier tiret*

Il y a lieu de remplacer le mot « plus » par « pas ». En effet, la directive à l'examen est la première directive relative aux « masses et dimensions des véhicules autres que ceux de la catégorie M1 »; il convient d'observer à cet égard que le mot « plus » est utilisé pour les directives portant de modification de précédentes directives.

[1] JO n° C 230 du 4. 9. 1991, p. 46.
[2] CEMT: Conférence européenne des ministres des transports.

3.3. *Annexe I*

3.3.1. Le Comité reconnaît la nécessité qu'un véhicule équipé d'une suspension pneumatique ou d'un système de suspension équivalent puisse sur demande être homologué conformément aux prescriptions harmonisées et puisse donc faire l'objet d'une réception CEE également pour ces caractéristiques. Mais il faut aussi que les prescriptions techniques relatives à l'équivalence des suspensions mécaniques aux suspensions pneumatiques soient définies dans une directive CEE unique, afin d'éviter des écarts dangereux entre les textes.

3.3.2. Pour l'instant, la proposition de directive la plus pertinente en la matière semble être celle qui modifie la directive 85/3/CEE [doc. COM(90) 486 final] [1], aussi apparaît-il opportun que la proposition de directive à l'examen fasse explicitement référence à cette proposition de directive, à propos de laquelle nous rappelons que le Comité avait en son temps émis des observations [2] dont nous espérons une fois de plus qu'il sera tenu compte.

3.3.3. Paragraphe 10

Nous suggérons de modifier le texte de ce paragraphe comme suit:

> « Conditions relatives à la détermination, par rapport à un essieu moteur, de l'équivalence d'un système de suspension à un système de suspension pneumatique. »

3.3.4. Paragraphe 10.1

Nous suggérons de modifier le texte de ce paragraphe comme suit:

> « Lorsque les règles de circulation routière d'un État membre prévoient la détermination, par rapport à un essieu moteur, de l'équivalence d'un système de suspension à un système de suspension pneumatique, les conditions fixées à l'annexe III de la directive CEE ... s'appliquent pour la détermination de cette équivalence. »

3.3.5. Paragraphe 10.2

3.3.5.1. La monte en jumelés de l'essieu moteur, si elle est aujourd'hui traditionnellement majoritaire, devient par ce paragraphe obligatoire.

3.3.5.2. Cela est fort regrettable pour les utilisateurs car elle condamne *a priori* une solution de monte en simple de plus en plus répandue par ailleurs sur essieux porteurs. La monte en simple est par essence économique (consommation de carburant moindre, facilité de montage et d'entretien, ...) et une telle décision va freiner les initiatives de recherches pour en améliorer les performances et son adaptation à ce type d'essieux.

3.3.5.3. Notons enfin qu'elle pose aux constructeurs le problème de la roue de secours qui doit être dédoublée si seul l'essieu moteur est en monte jumelée (donc dimensions différentes des essieux porteurs). Cela entraîne une perte de volume/charge utile équivalente à celle de la roue supplémentaire en compliquant la tâche des constructeurs et des remorquiers.

3.3.6. Paragraphe 5.2

3.3.6.1. Toutes les dispositions relatives au calcul du poids des personnes, des bagages, etc., entrant dans le cadre du champ d'application de la future directive CEE sur les véhicules destinés au transport de personnes, actuellement examinée par la Commission, il y a lieu de supprimer la deuxième et la troisième phrases de ce paragraphe dans leur version actuelle.

3.3.6.2. Il convient notamment de souligner que les prescriptions contenues dans ces phrases ne sont pas conformes au règlement n° 36 de la Commission économique pour l'Europe qui doit constituer leur base de référence.

3.3.7. Paragraphe 6.1.4

Considérant que:

— la proposition de directive à l'examen ne régit pas la circulation des véhicules au niveau international mais plutôt leur réception au niveau national (directive de réception et non pas de circulation),

— les directives communautaires émises à ce jour en matière de réception de véhicules ne portent pas sur les ensembles de véhicules mais seulement sur les véhicules individuels, c'est-à-dire les véhicules tracteurs et les remorques considérés comme des unités distinctes,

— même en faisant abstraction des considérations ci-dessus, force est de reconnaître que la prescription contenue dans ce paragraphe impose une inutile contrainte à la conception des dispositifs d'accrochage entre véhicule tracteur et remorque, compte tenu des récentes prescriptions concernant les distances entre ces unités récemment établies par la directive 91/60/CEE [3] (0,35 m),

le Comité estime que ce paragraphe doit absolument être supprimé et souhaite que la prescription correspondante soit également éliminée de la directive 85/3/CEE.

3.3.8. Paragraphe 7.2

3.3.8.1. Les conditions prévues par la dernière phrase de ce paragraphe n'ont pas leur place ici puisqu'elles relèvent de la directive 71/320/CEE relative aux dispositifs de freinage, dans le cadre de laquelle de telles dispositions sont à examiner: il convient donc de supprimer cette phrase.

[1] JO n° C 292 du 22. 11. 1990.
[2] JO n° C 159 du 17. 6. 1991.
[3] JO n° L 37 du 9. 2. 1991.

3.3.8.2. Il est bon de rappeler que le Groupe de rapporteurs chargé de l'examen de la question des systèmes de freinage (GRRF) du groupe de travail WP 29 de la Commission économique pour l'Europe de Genève est précisément en train d'examiner cette question.

Fait à Bruxelles, le 18 décembre 1991.

*Le Président*

*du Comité économique et social*

François STAEDELIN

---

**Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/157/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur**

(92/C 49/04)

Le 7 août 1991, le Conseil a décidé, conformément à l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de saisir le Comité économique et social d'une demande d'avis 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 4 décembre 1991 (rapporteur: M. Pearson).

Lors de sa 292e session plénière (séance du 18 décembre 1991) le Comité économique et social a adopté l'avis suivant à l'unanimité.

## 1. Introduction

1.1. Le Comité soutient pleinement la volonté de la Commission de réduire encore le niveau de bruit imputable à la circulation des véhicules à moteur, dont le volume croissant constitue un facteur aggravant; il souscrit dès lors à la proposition à l'examen sous réserve des observations suivantes.

## 2. Observations générales

2.1. En raison des progrès techniques réalisés par l'industrie automobile européenne, d'autres facteurs que les niveaux de bruit du moteur, de la boîte de vitesse, des essieux et du dispositif d'échappement doivent aujourd'hui être résolus avec le même degré de priorité: le bruit engendré par le contact des pneumatiques avec le revêtement routier constitue l'un de ces facteurs.

2.2. Le Comité constate qu'à l'article 4, la Commission annonce son intention de présenter des propositions sur le niveau de bruit résultant du contact des pneumatiques avec le revêtement routier pour le 31 mars 1994. Le Comité regrette que cette date soit aussi éloignée. Il reconnaît par ailleurs l'importance du type de revêtement routier pour le bruit produit par les véhicules et invite la Commission à examiner ce problème.

2.3. Les contraintes applicables au niveau sonore admissible des véhicules à moteur devraient être également prises en compte pour les véhicules à deux et à trois roues.

2.4. La prévoyance de la Commission et la coopération avec le secteur automobile ont permis de réduire considérablement le niveau de bruit au cours des dernières années: les niveaux proposés peuvent déjà être respectés pour un certain nombre de modèles de véhicules de tourisme mais peuvent être difficiles à atteindre pour une gamme de modèles complète. Étant donné l'entrée en vigueur prévue de l'Espace économique européen, il importe que ces niveaux soient appliqués de la même façon dans les pays de l'Association européenne de libre échange (AELE).