

Fiche d'information concernant la 1^{re} idée reçue

Aujourd'hui, les voitures sont moins bruyantes

Le bruit d'un véhicule motorisé provient du moteur lui-même, du pot d'échappement et des pneus. Jusqu'à 25-35 km/h, le bruit du moteur et du pot d'échappement est aussi fort que le bruit de roulement. Puis, le niveau sonore de roulement augmente avec la vitesse. En l'absence de valeurs limites plus sévères, peu de progrès ont été effectués en matière de réduction du bruit extérieur des voitures. Les quelques efforts pour abaisser le niveau sonore du moteur sont neutralisés par la tendance à augmenter le poids des véhicules et l'élargissement des pneus.

Nouvelle législation

En novembre 2013, le Parlement européen a adopté un projet de loi concernant les valeurs limites du bruit des voitures. L'objectif initial était de diminuer de 25 % le nombre de personnes fortement gênées par le bruit routier. Ainsi, les voitures neuves immatriculées au sein de l'UE auraient dû être nettement plus silencieuses – les anciennes valeurs limites datent de 1995. Mais du fait de la longueur des périodes de transition, il pourra s'écouler encore un certain temps avant que ces valeurs ne soient plus applicables. La nouvelle loi, après vote final au Parlement européen, devrait être publiée dans le Journal officiel de l'UE au plus tard mi-2014, mais elle n'entrera en vigueur que deux ans plus tard. Et encore deux années après seulement, c'est-à-dire à partir de mi-2018, les constructeurs devront prouver lors de la réception par type de nouveaux modèles qu'ils respectent la nouvelle valeur limite. En 2022 et en 2026, un deuxième et un troisième durcissements seront progressivement introduits.

Diverses organisations environnementales estiment que cette procédure de mise en place est beaucoup trop longue : une précédente proposition de la Commission européenne prévoyait un délai de sept ans.

Avec le calendrier actuel, près de 30 années vont s'écouler avant que les véhicules sur les routes soient réellement moins bruyants. Cette prévision se base sur l'hypothèse, qu'après l'entrée en vigueur de la troisième phase (probablement en 2028), 15 années supplémentaires s'écouleront jusqu'à ce que le parc de véhicules neufs soit entièrement renouvelé en Europe et que toutes les voitures produisent six décibels de moins qu'à l'heure actuelle.

Les véhicules bruyants et rapides sont privilégiés

Le généreux délai de mise en place n'est toutefois pas le seul point sur lequel le Parlement européen se montre favorable à l'égard de l'industrie automobile. Car la limite supérieure de 68 décibels doit s'appliquer aux voitures qui affichent une puissance maximale de 163 CV par tonne – en revanche, les voitures de sport devraient conserver leur autorisation de faire du bruit. Les voitures dotées d'une motorisation puissante ont droit actuellement de produire jusqu'à 80 décibels. Et, même après l'introduction de la troisième phase, elles pourront encore faire vrombir leur moteur jusqu'à une valeur limite autorisée de 77 dB, soit neuf bons décibels de plus que les voitures classiques. Là encore, un précédent projet prévoyait une valeur inférieure. Avec la réglementation qui va probablement entrer en vigueur prochainement, l'objectif initial de réduire le bruit est clairement manqué. Pour les limousines d'un certain prix, la tendance est à une meilleure protection contre le bruit, dans le but aussi de réduire les nuisances sonores dans l'habitacle. Pour les véhicules de luxe et, notamment, les voitures de sport, on essaie aujourd'hui avec le « sound design » de réduire les émissions tout en conservant – à l'intérieur comme à l'extérieur – le bruit du moteur caractéristique. En d'autres termes, une Porsche silencieuse doit vrombir comme une Porsche !

Sources :

- Stuttgarter Zeitung, 26.11.2013
- Spiegel online, 28.11.2013
- www.stop-au-bruit.ch

Lien :

- Parlement européen :

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2011/0409%28COD%29&l=fr>