

## Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 225-2014  
Type d'intervention: Motion  
Motion ayant valeur de directive: ☐  
N° d'affaire: 2014.RRGR.1143  
  
Déposée le: 17.11.2014  
  
Motion de groupe: Non  
Motion de commission: Non  
Déposée par: Haudenschild (Spiegel, Les Verts) (porte-parole)  
  
Cosignataires: 12  
  
Urgence demandée: Non  
Urgence accordée: Non  
  
N° d'ACE: 395/2015 1 avril 2015  
Direction: Direction de la police et des affaires militaires  
Classification: Non classifié  
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



### Des pneus silencieux pour réduire les nuisances sonores

Conformément à l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale, le canton de Berne adresse à l'Assemblée fédérale l'initiative cantonale suivante : modification de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), art 22a (nouveau) [titre : protection contre le bruit routier]: L'étiquette pneus pour les véhicules routiers est obligatoire ; les pneus des trois catégories les moins bonnes sont proscrits.

#### Développement

On vient d'apprendre que le deuxième délai va lui aussi expirer (mars 2015) sans que rien ne soit fait pour réduire le bruit des routes nationales. Les plupart des cantons, dont celui de Berne, restent les bras croisés tandis que le long des routes très fréquentées, de forts niveaux d'immissions continuent de faire souffrir la population.

Selon la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), pour le bruit aussi il faut commencer par limiter les émissions (art. 11) et appliquer des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12) avant de prendre des mesures visant à limiter les immissions.

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) s'investit pour qu'à l'avenir on privilégie les mesures efficaces à la source du bruit. En font notamment partie la pose de revêtements phonoabsorbants et la promotion des pneus silencieux.

C'est pourquoi le Conseil-exécutif du canton de Berne est chargé d'intervenir auprès du Conseil fédéral pour rendre l'étiquette pneus obligatoire et demander par la même occasion d'interdire les deux ou trois catégories les moins bonnes ou de les taxer.

Il faut absolument agir sur les pneumatiques. Il existe certes une étiquette pneus mais rien ne l'impose, et sans système incitatif elle n'aura absolument aucun effet. Les pneus devant être changés régulièrement, ils présentent pourtant un potentiel d'amélioration rapide. Et conformément à la loi sur la protection de l'environnement, la mesure de réduction du bruit est portée par la personne à l'origine du bruit.

L'UE a lancé l'étiquetage des pneumatiques en novembre 2012. Cette étiquette évalue la résistance au roulement et le bruit de roulement, deux aspects environnementaux ainsi que le freinage sur sol mouillé, important pour la sécurité. Les consommateurs et consommatrices doivent pouvoir acheter leurs pneumatiques en connaissance de cause. L'étiquetage des pneumatiques vise à améliorer la sécurité tout en réduisant la consommation de carburant et le bruit du trafic routier.

Le potentiel est considérable : les pneus silencieux permettent de diminuer les nuisances sonores du trafic routier à la source et ainsi d'augmenter la qualité de vie. Trois décibels séparent déjà les pneus de la catégorie la plus silencieuse et ceux de la catégorie intermédiaire.

Des études montrent que les pneus sont responsables à eux seuls de 20 pour cent de la consommation de carburant, répartis en 16 pour cent de résistance au roulement et en quatre pour cent de résistance à l'air. Une diminution de la résistance au roulement fait baisser la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> et contribue ainsi à augmenter l'efficacité énergétique du trafic routier.

Les pneus silencieux contribuent ainsi non seulement à la réduction des nuisances sonores mais aussi à la baisse de la consommation de carburant.

### **Réponse du Conseil-exécutif**

Le Conseil-exécutif estime qu'en matière de pneumatiques, il existe déjà suffisamment de prescriptions appropriées en lien avec le droit de la circulation routière, de l'énergie et de l'environnement. Les bases légales suivantes sont fondamentales pour répondre à la présente motion.

- Exigences en matière de pneumatiques de véhicules routiers: ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41), notamment article 58
- Indication de la classe d'efficacité en carburant et d'autres caractéristiques des pneumatiques: appendice 3.10 de l'ordonnance du 7 décembre 1998 sur l'énergie (OEne; RS 730.01)

- Exigences en matière de bruit de roulement, d'adhérence sur sol mouillé, de résistance au roulement et d'obligation d'étiquetage des pneumatiques en ce qui concerne ces critères: règlement (CE) n° 661/2009
- Autres prescriptions: directive 92/23/CEE, règlement (CE) n° 1222/2009 (notamment annexes I à III), règlement (CE) n° 458/2011 et règlement n° 117321 CEE-ONU

Le nouvel appendice 3.10 OEné, fondé sur le règlement (CE) n° 1222/2009, règle l'indication de la classe d'efficacité en carburant et d'autres caractéristiques de pneumatiques de classes C1 et C2. Comme le Conseil fédéral l'a exposé dans sa réponse à la motion von Graffenried « Étiquette énergétique et environnementale pour les pneus » (09.3592), il est prévu que les nouvelles prescriptions en matière d'étiquetage soient harmonisées avec celles de l'Union européenne et introduites en parallèle. L'objectif est notamment de limiter le plus possible les entraves au commerce, plus de 85 pour cent des pneumatiques de véhicules de tourisme et de poids lourds vendus en Suisse étant importés de l'Union européenne. Le nouvel appendice 3.10 permet d'atteindre cet objectif.

L'obligation d'étiquetage des pneumatiques a été introduite au sein de l'Union européenne le 1<sup>er</sup> novembre 2012 par le règlement (CE) n° 1222/2009. L'étiquette indique la classe d'efficacité en carburant, d'adhérence sur sol mouillé et de bruit de roulement externe. Cette obligation de déclaration vise à garantir des informations homogènes et comparables aux personnes achetant des pneumatiques et à les inciter ainsi à acquérir des modèles plus sûrs et silencieux, affichant une meilleure efficacité énergétique. Le Conseil-exécutif considère que l'interdiction de certaines catégories de pneumatiques n'est pas une solution pertinente et risquerait d'exposer l'État à des excès bureaucratiques. Enfin, l'étiquetage des pneumatiques a pour but de produire un effet incitatif.

En outre, il ne faut pas oublier que les pneumatiques affichant les meilleurs indices en matière de bruit ou de résistance au roulement présentent aussi des caractéristiques négatives, dont il faut tenir compte dans l'évaluation globale. Compte tenu de la situation concrète, une interdiction des deux à trois catégories les plus médiocres est une approche trop simpliste et ne constitue pas une solution sur le long terme. En effet, il faut notamment accorder une attention particulière à la sécurité routière. Ainsi, la Confédération dispose à l'article 82, alinéa 1<sup>bis</sup> de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41) que les véhicules à propulsion électrique peuvent être équipés d'un avertisseur sonore afin de garantir leur audibilité. La raison principale pour laquelle cette disposition a été introduite est que ces véhicules étaient perçus trop tard par les usagers les plus vulnérables de la route (piétons, cyclistes), ce qui a donné lieu à une multiplication d'accidents impliquant des personnes. Le bruit des pneumatiques ne constitue donc habituellement pas une source sonore qui est clairement et consciemment perçue.

Enfin, même si environ 20 pour cent de la consommation de carburant sont imputables aux pneumatiques, les possibilités d'économie par le biais d'une baisse de la résistance au roulement restent très limitées. Partant, les améliorations apportées par l'introduction de nouvelles limitations légales en matière de consommation de carburant et de bruit de roulement seraient très faibles, voire insignifiantes, tout en entraînant des coûts et un volume de travail disproportionnés.

L'interdiction de certaines catégories de pneumatiques ou l'introduction d'une taxe environnementale ne se justifie pas de manière suffisante, ni du point de vue de la réduction du bruit ni de celui de l'efficacité énergétique. En outre, si la Suisse agissait unilatéralement, cela créerait des entraves inadmissibles au commerce. Au vu de ce qui précède, le Conseil-exécutif propose au Grand Conseil de rejeter la motion.

## **Au Grand Conseil**