

Les véhicules électriques et hybrides doivent désormais disposer d'un avertisseur sonore, afin de préserver la sécurité des piétons. L'occasion de faire le point sur la réglementation applicable à l'usage des klaxons dans l'espace urbain.



Les véhicules électriques et hybrides doivent désormais disposer d'un avertisseur sonore, afin de préserver la sécurité des piétons. L'occasion de faire le point sur la réglementation applicable à l'usage des klaxons dans l'espace urbain.

La fin de la loi du silence pour les véhicules électriques et hybrides

Depuis le 1^{er} juillet 2019, tous les nouveaux véhicules hybrides et électriques européens doivent être équipés d'un avertisseur sonore. Trop silencieux, ils constituent un danger pour les cyclistes, comme pour les piétons, notamment les personnes malvoyantes. Dès cette été, ces véhicules seront audibles dans l'espace urbain : les constructeurs devront équiper d'un avertisseur sonore tous les véhicules hybrides et électriques fabriqués sur le territoire européen. Au 1^{er} juillet 2021, l'ensemble du parc devra être équipé.

Des exceptions sont néanmoins prévues dans les textes pour les véhicules déjà émetteurs de bruit leur permettant d'être audibles : radar de recul sonore, moteur à combustion interne, etc.

Le véhicule doit produire un son :

- entre le démarrage et jusqu'à ce que la vitesse de 20 km/h soit atteinte (contre 30 km/h aux Etats-Unis) ;
- en marche arrière.

Selon le [règlement des Nations Unies](#) auquel le texte européen fait référence, les véhicules doivent émettre moins de 50 décibels à 10 km/h, et 56 décibels à 20 km/h.

Le conducteur maître à bord

Le conducteur aura le contrôle sur l'avertisseur et devra pouvoir l'activer facilement ou le mettre sur pause. Pour ce qui est du niveau sonore, il sera atténué durant certaines périodes de fonctionnement, sans toutefois dépasser celui d'un véhicule à moteur à combustion thermique.

Le choix du type de son émis est libre, mais nécessairement continu. Il doit permettre d'avertir les piétons que le véhicule est en fonctionnement, et refléter le comportement du véhicule, notamment en variant selon sa vitesse. Le constructeur pourra donc choisir le type de son émis, et même permettre au conducteur de le personnaliser. Certains constructeurs français ont déjà sauté le pas. C'est le cas de la [Renault Zoé](#), qui propose trois sons (un "clinquant", un "sportif", un "neutre").

[BMW](#) s'est offert les services du compositeur de musiques de film Hans Zimmer, qui s'est inspiré d'œuvres d'art abordant le thème de l'espace infini, afin de «*recréer le sens de l'émerveillement à travers le son*».

Le son est disponible à l'écoute en cliquant sur ce

[lien](#)

.

Usage limité du klaxon pour tous les autres véhicules

Les klaxons de tous les véhicules doivent être réservés à la sécurité de la route. En agglomération, l'usage de l'avertisseur sonore n'est autorisé qu'en cas de danger immédiat ([article R416-1 du Code de la route](#)). Dans tous les cas, si le conducteur ne respecte pas ces prescriptions, il est passible d'une contravention de deuxième classe (35 euros).

Pourtant, le conducteur d'un véhicule avait obtenu gain de cause auprès du tribunal de police, alors qu'il avait abusé de son klaxon dans les embouteillages. Pour les juges du fond, son amende n'était pas valable, l'ordre public ou la tranquillité publique n'ayant pas été troublée par un coup de klaxon «*sans doute intempestif*». En cassation, le juge est revenu sur l'importance de l'usage unique du klaxon : uniquement en cas de danger, peu important si son usage engendre ou non un trouble à l'ordre ou à la tranquillité du public (

[Cour de cassation, Chambre criminelle, 4 juin 2019, n° 18-86.331](#)

).

Dans une autre affaire, les juges avaient confirmé l'interdiction pour le propriétaire d'un commerce de fruits et légumes de stationner son camion sur son propre terrain. Cette interdiction visait en effet à mettre un terme définitif aux nuisances anormales constatées (coups de klaxon), sans porter une atteinte disproportionnée au droit à la propriété (

[Cour de cassation, 2](#)

[e](#)

[chambre civile, 25 février 2010, n° 09-15.678](#)

).

- Règlement (UE) n° 540/2014 du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE, JOUE L158/131 du 27 mai 2014 ;
- Règlement délégué (UE) n° 2017/1576 de la Commission du 26 juin 2017 modifiant le règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions applicables aux systèmes d'avertissement acoustique du véhicule pour la réception UE par type de véhicules, JOUE L239/03 du 19 septembre 2017 ;
- [Publication du CidB, « Bruit des véhicules automobiles >>.](#)