



Paris, le 8 juin 2011

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### TAPAGE AUTOUR DU SILENCE DES VEHICULES ELECTRIQUES

**Alors que la Commission Européenne s'apprête à publier cet été une proposition de révision de sa directive sur le bruit dans le transport afin de réduire de moitié le bruit du trafic en raison de son risque pour la santé, le « Groupe de Travail Bruit » de l'ONU est en train de formaliser ses lignes directrices pour assurer l'audibilité des véhicules électriques et hybrides.**

**Etonnant paradoxe.**

**Le silence des véhicules électriques est-il alors un danger ou une vertu ?**

A la campagne, on entend les mouches voler. En ville, qui entend le bruissement des feuilles des arbres ?

Au fil du temps, nous nous sommes accoutumés au bourdonnement de la circulation.

Les nuisances sonores sont-elles devenues une norme ? Une référence ? Faut-il donc s'y résigner et s'y adapter ?

Au point que pour marquer sa présence, il faudrait faire autant de bruit que l'existant, qui pèse tant sur nos neurones et sur notre santé en général ?

**Le vrai problème n'est pas le relatif silence des véhicules électriques mais bien l'actuel bruit de la circulation et c'est bien à cette question qu'il convient de s'attacher.**

**Le bruit des transports nuit gravement à la santé.**

Il arrive d'ailleurs en seconde position, après la pollution de l'air, en termes de nuisances environnementales. Selon une étude internationale coordonnée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Europe (Joint Research Center), le bruit engendré par le trafic aurait pour effet, à l'échelle européenne, « la perte de plus d'un million d'années de vie en bonne santé suite à la morbidité ». L'organisation Transport & environnement estime à 50.000 le nombre de cas de crises cardiaques à l'issue fatale, et 200.000 le nombre de cas de maladies cardio-vasculaires générées par le bruit des transports terrestres.

**Les véhicules électriques, outre leur intérêt évident en termes de qualité de l'air, permettent de réduire ces pollutions sonores.**

Certains argumentent que ce silence est dangereux pour les piétons. Mais les véhicules électriques ne sont pas totalement silencieux ! Le bruit des pneus sur l'asphalte est simplement couvert par le bourdonnement incessant des autres véhicules !

Lorsque nous conduisons une voiture électrique, consciemment et inconsciemment, nous sommes plus vigilants... Ceux qui ont déjà essayé un véhicule électrique en témoignent.

De plus, certaines études d'accidentologie au sein des entreprises qui ont ce type de véhicules dans leurs flottes comme au sein du groupe La Poste, montrent que le taux est moindre avec les véhicules électriques.

Conduire un véhicule électrique, par sa simplicité d'utilisation, son absence de vibrations et son silence, apaise le conducteur, réduisant les accidents indirects liés au stress.

**Alors, pourquoi ajouter artificiellement du bruit ?**

Devra-t-on également obliger les cyclistes et les piétons à se munir d'un générateur de bruit permanent pour circuler ?

Faut-il à ce point que les conducteurs et les piétons ne perdent pas leurs désagréables repères auditifs et olfactifs acquis il y a pourtant peu de temps ... Dans ce cas, pourquoi ne pas pousser cette logique jusqu'à installer de faux pots d'échappement émettant un fumigène parfumé au diesel de synthèse ?

**Le véritable danger n'est-il pas le bruit néfaste à une qualité de vie à laquelle nous aspirons tous ?**

Le danger avéré du bruit est plus fort que le danger hypothétique du silence.

La mobilité électrique se trouve au carrefour d'un changement sociétal profond qui appelle à la multimodalité, à la modération et à l'optimisation de nos modes de transports, ainsi qu'au comportement apaisé des conducteurs. Le silence, plutôt que d'être considéré comme un problème, doit être perçu, tout simplement, comme une vertu - une réelle avancée sociétale, au même titre que l'absence de pollution.

Et pour répondre à un hypothétique danger du silence, nous considérons qu'il **suffit d'un simple avertisseur sonore au démarrage du véhicule et lorsqu'il recule**. Ce système est d'ailleurs opérationnel sur certaines voitures.

A ce propos, nous suggérons d'ailleurs un klaxon supplémentaire dans tous les véhicules, émettant un bruit non stressant, pour avertir de sa présence. Les klaxons d'aujourd'hui ne font hélas pas la différence entre un geste d'humeur, l'imminence d'un danger ou une simple alerte sympathique de présence ...



Pôle d'information, d'échanges et d'expertise, **l'Avere-France est l'association professionnelle française rassemblant l'écosystème de la mobilité électrique : les différents acteurs de la filière des véhicules électriques et hybrides, des domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif :**

- Constructeurs : 2-3 roues, quadricycles, véhicules automobiles particuliers et utilitaires, véhicules industriels, transports de personnes (bus, minibus, bateau...) et de marchandises (petits camions...)
- Équipementiers, fournisseurs de services et d'énergie électriques : batteries, systèmes de charge (bornes...), fournisseurs d'énergie...
- Organismes institutionnels : associations, écoles, organismes de recherche, institutions et agences publiques ...
- Opérateurs de mobilité urbaine : fournisseurs de systèmes de transports urbains, transports de proximité, véhicules en auto-partage ou en libre service, loueurs, livraison de marchandises, taxis...
- Utilisateurs : collectivités territoriales, exploitants de transports publics, entreprises, grandes administrations...
- Établissements bancaires et assureurs

En janvier 2011, le Sénateur Louis Nègre remis à Nathalie Kosciusko-Morizet son rapport sur la structuration de la filière des véhicules décarbonés dans lequel il préconise le renforcement du rôle de l'Avere-France.

Contact presse : Charlotte de Silguy : 01 53 25 00 61 - [avere@avere-france.org](mailto:avere@avere-france.org) – [www.france-mobilite-electrique.org](http://www.france-mobilite-electrique.org)