

les cités françaises sont bruyantes

JEAN A. TERNISIEN (*)

Villes anciennes encombrées, villes nouvelles aussi, rapidement conçues, sont des enveloppes de bruit ; même les logements la nuit ou quelques rares bureaux insonorisés ne protègent pas le citoyen. En l'an 2000, plus de 80 % des citoyens français habiteront la ville une grande partie de l'année et si l'on veut éviter un réflexe de fuite ou plus simplement garder les niveaux actuels, des actions très vigoureuses devront être, dès maintenant, entreprises. Réglementation plus adaptée, prévention technique, ordonnancement de l'urbanisme et éducation du public doivent y concourir. Le bruit, annonce le dernier numéro de "Fortune", double tous les dix ans.

La lutte contre le bruit a retenu l'attention des organismes intergouvernementaux (Bureau International du Travail, Office Mondial de la Santé, Conseil de l'Europe, Organisation de Coopération et de Développement Économique, Commission du Marché Commun, Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies...) ou des associations non gouvernementales (Organisation Internationale de Normalisation, Association Internationale contre le bruit, Société Internationale d'Audiologie).

Le Conseil de l'Europe a établi un projet de protocole d'Accord Européen sur les mesures de lutte contre le bruit. Dans plusieurs pays : la Grande-Bretagne, la République Fédérale d'Allemagne, la Suisse, l'Autriche..., les pouvoirs publics suivent de très près les moyens applicables sur les plans techniques et réglementaires concernant la prévention contre le bruit.

POLICE ET CIVISME

La réglementation française, actuellement en vigueur, contribuerait valablement à la lutte contre le bruit dans les villes si elle pouvait être réellement appliquée. A titre d'exemple, pour Paris, l'article 1^{er} de l'ordonnance du 5 juin 1959 de la Préfecture de Police

stipule que : ... « Tout bruit causé sans nécessité ou dû à un défaut de précaution est interdit ». Mais l'application de cette réglementation se heurte malheureusement à des difficultés qui résident dans la constatation de l'infraction sur la voie publique ou dans les habitations. C'est, en grande partie, aux plaignants qu'il appartient de poursuivre les auteurs de troubles devant les juridictions civiles, en fondant leur action sur les procès-verbaux de police.

La réglementation ne peut donc être qu'un moyen d'action complémentaire à une prévention technico-sociale convenablement établie. Or, les moyens techniques réellement appliqués dans nos cités, pour préserver des niveaux sonores acceptables pour tous, sont loin d'être suffisants. Quant aux comportements des habitants, si certains savent se comporter silencieusement, par contre, il en est bien d'autres qui ne peuvent se mouvoir que bruyamment, au mépris total du respect d'autrui. C'est là un problème d'éducation sociale à l'âge scolaire, d'information constante des adultes, et de formation professionnelle (architectes, ingénieurs, industriels et médecins).

PRÉVENTION TECHNIQUE A COURT TERME

Les moyens techniques connus peuvent-ils être appliqués dans les conditions actuelles de vie dans nos cités, à travers l'urbanisation, la construction, l'industrie, les travaux publics et les transports ?

- Urbanisation

L'implantation existante diffère des implantations nouvelles. Dans le premier cas, il appartient aux autorités locales de faire dresser la carte des niveaux sonores de leur ville de manière

à prévoir, en connaissance de cause, les améliorations à apporter aux endroits révélant des niveaux sonores élevés ; dans le second cas, il devrait être procédé à un examen systématique des conditions de propagation du bruit à distance en fonction des divers aspects physiques du lieu d'implantation. Là encore, il s'agit de considérer les nuisances dans leur ensemble, en se persuadant qu'il ne suffit plus de rassembler un terrain, des crédits et des architectes pour décider d'une implantation nouvelle, mais qu'il faut étudier, préalablement à toute acquisition de terrain, les conditions propres à l'environnement humain, c'est-à-dire à la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, des sols et à la diminution à l'extrême des nuisances sociales dues à la forte densité de la population, à la nature des constructions, aux bruits, à l'élimination des déchets domestiques...

- Construction

En France, un règlement de la construction existe (décret n° 55-1394 du 22 octobre 1955) et il s'appuie pour son application sur une notice technique établie par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment : il prévoit qu'une clause de protection contre les bruits puisse être incluse dans les cahiers des charges concernant la construction de tout nouvel immeuble ou la transformation d'immeubles anciens, pour limiter les bruits provenant :

— de sources extérieures à l'immeuble (trafic urbain, routier, ferroviaire, aérien, fluvial, parking automobile, travaux publics) ;

— de sources intérieures à l'immeuble (bruits d'impacts sur les sols, claquement des fermetures, fonctionnement bruyant des appareils d'équipement, proximité de locaux à usage collectif bruyants).

(*) Conseiller Technique près la D.G.R.S.T.

Mais le problème essentiel pour les agglomérations nouvelles reste celui de la distance minimale entre les constructions habitables et le passage des voies de circulation bruyantes.

- Industrie et Travaux Publics

Les sources urbaines de bruits venant de l'industrie proviennent, soit des postes de travail dans les ateliers, soit du matériel fabriqué. La surveillance des établissements classés en vertu de la loi du 19 décembre 1917 et l'action de l'Inspection du Travail concourent à intervenir sur les émissions et la propagation des bruits exagérés à l'intérieur et à l'extérieur des ambiances professionnelles.

L'amélioration technique des organes bruyants dans les machines, appareils et dispositifs, en particulier le matériel utilisé dans les travaux publics, les machines-outils, les véhicules à moteur... doit être la conséquence de normes et de spécifications sérieusement étudiées et réellement appliquées. Les services de fabrication sont beaucoup plus attentifs à la diminution des prix de revient qu'à celle des niveaux sonores et il est vivement souhaitable, là aussi, d'insérer dans les cahiers des charges des services et entreprises publics une clause tendant à fixer des niveaux sonores que les machines et appareils ne devraient pas dépasser. D'autre part, l'indication de ces niveaux sur la plaque d'identité fixée sur les socles ou bâtis, à la manière des caractéristiques électriques, devrait être exigée par tous les utilisateurs.

Les chantiers de construction et de travaux publics devraient adopter des mesures renforcées d'insonorisation, eu égard à l'utilisation d'un matériel encore trop bruyant (cabine de travail anti-bruit...).

- Transport

Le problème des bruits dus à la circulation est de première importance ; c'est, en effet, le niveau de ces bruits qui fixe le fond où se noie, ou d'où émerge tout bruit individuel supplémentaire provenant des industries ou

du voisinage : le véhicule automobile est incontestablement celui dont on se plaint le plus souvent. La prévention touchant la diminution des bruits dans les voies de circulation urbaine vise :

— le bruit à la source, c'est-à-dire le véhicule lui-même, son mode d'énergie, la conception et la nature métallurgique de ses organes bruyants, et aussi sa conception générale (véhicules utilisant les hydrocarbures, véhicules électriques).

— le choix de ces véhicules en fonction de leur utilisation. En Grande-Bretagne, en Allemagne, en Autriche, des véhicules électriques à batteries sont utilisés par les hôpitaux, pour la livraison du lait... D'autres services sont assurés de cette manière : enlèvement des ordures, transferts de stocks, livraison de produits alimentaires et des colis de chemin de fer, etc...

— l'interdiction d'accéder à certaines voies urbaines protégées contre le bruit, soit pour toutes les catégories de véhicules, soit seulement pour les véhicules à essence. Dans certaines stations thermales européennes, seul le véhicule électrique est autorisé à circuler dans le centre de la station.

— la voie de circulation elle-même, sa position dans la ville, ses dimensions, le nombre et la position des carrefours et des feux de signalisation, la gestion de la circulation, en particulier la densité du trafic, son fractionnement éventuel, les heures de circulation des véhicules de transports routiers. L'ordonnance du département fédéral de justice et police de l'État suisse, réglant la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles prévoit, à son article 8, une interdiction générale de circuler la nuit pour les voitures automobiles lourdes servant au transport des marchandises. L'horaire de cette interdiction est le suivant :

— du 1^{er} avril au 31 octobre entre 23 h et 4 h,

— du 1^{er} novembre au 31 mars entre 21 h et 5 h.

Le sous-comité des transports routiers du Comité des transports intérieurs de

la Commission économique pour l'Europe a adopté une méthode de mesure uniforme du bruit provoqué par les véhicules à moteur, ainsi que des limites provisoires du niveau sonore maximal pour chaque catégorie de véhicules.

DES VILLES EXPÉRIMENTALES SANS BRUIT

Ces aspects touchent essentiellement le problème de la recherche, soit dans le cadre d'une ville expérimentale, soit en vue de résoudre divers problèmes particuliers (*). La ville expérimentale présente le grand intérêt de pouvoir appliquer les moyens techniques les plus modernes et les conceptions les plus nouvelles en matière de prévention contre les pollutions et « nuisances ». Une étude dans ce sens, orientée sur la ville nouvelle de Vaudreuil retient actuellement l'attention d'un groupe d'experts de l'environnement réunis sous l'égide de la Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique.

J.-A. T.

(*) Se reporter aux rapports de la D.G.R.S.T. sur les pollutions et « nuisances », tome I et II - La Documentation Française - 31, quai Voltaire, Paris 7.