

Fiche d'information concernant la 6^e idée reçue

Les pavés réduisent la vitesse et le bruit

Sur les tronçons où la vitesse est limitée à 30 km/h, des mesures de construction sont souvent mises en œuvre pour inciter les conducteurs à adopter une vitesse adaptée. Utilisé comme mesure de circulation, le pavage génère un bruit supplémentaire, qui est perçu par les riverains comme extrêmement gênant.

Sens et non-sens du pavage comme mesure de circulation

Même sur des axes à grande circulation, des bandes de pavés sont parfois utilisées pour renforcer l'attention des automobilistes. Mais sans aménagements supplémentaires pour réduire la vitesse (p. ex. surélévations ou rétrécissements de la chaussée), ces bandes peuvent être traversées sans problème à une vitesse de 50 km/h, voire plus. Elles génèrent alors plus de bruit qu'un revêtement en bitume normal et sont moins efficaces, en termes de réduction des émissions sonores, qu'un panneau de limitation de la vitesse à 30 km/h.

L'évaluation d'une mesure de modération du trafic se base généralement sur un mesurage du bruit avant et après la mise en œuvre de celle-ci. On utilise aussi le niveau moyen en périodes diurne et nocturne. Mais pour l'évaluation acoustique des dérangements ponctuels (pavés ou autres irrégularités dans la rue), ce procédé ne suffit pas. Il est tout à fait possible qu'une mesure de modération du trafic génère des pics de bruit dérangeants tout en réduisant le niveau moyen.

Basse fréquence, haute nuisance

Les zones piétonnes et de détente pavées sont très attrayantes dans une vieille ville ou dans le centre d'un village. Mais elles ne doivent pas être sources de bruit supplémentaire et conviennent uniquement aux endroits où les livraisons ont lieu en journée. Car le passage en voiture sur des pavés modifie la fréquence et constitue une gêne, en particulier la nuit. Les pavages et dallages ont une fréquence assez basse et sont donc considérés comme des sources de nuisances sonores importantes. Les bandes pavées étroites mais successives constituent la variante la plus bruyante. Les nuisances supplémentaires générées par des surélévations irrégulières s'élèvent à environ 8 dB (A) de plus qu'un revêtement standard. Aussi, les pavés ne doivent être posés, dans l'idéal, que sur les tronçons limités à une vitesse extrêmement réduite (20 km/h).

Sources :

- Direction des travaux publics du canton de Zurich, Office du génie civil, protection contre le bruit, 2013 (L. Rey) : « Lärmtechnische Beurteilung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen: Schwerpunkt Aufpflästerungen »

Liens :

- Canton de Zurich, Office du génie civil : www.tba.zh.ch/internet/audirektion/tba/de/laerm/laermwissen/studien/aufpflaesterung_a_laermquelle.html#a-content
- Informationszentrum Beton GmbH, 2001 : www.beton.org