



Vereinigung
kantonaler
Lärmschutzfachleute

Groupement
des responsables
cantonaux
de la protection
contre le bruit



Swiss Acoustical Society
Société Suisse d'Acoustique
Schweizerische Gesellschaft für Akustik
Società Svizzera di Acustica
Internet: www.sga-ssa.ch



ÄRZTINNEN
UND ÄRZTE FÜR
UMWELTSCHUTZ
MEDECINS EN FAVEUR DE
L'ENVIRONNEMENT
MEDICI PER
L'AMBIENTE



Communiqué

« Journée contre le bruit » du 30 avril 2014

Les neuf principales idées reçues concernant le bruit routier

Les voitures d'aujourd'hui sont-elles vraiment moins bruyantes que les anciennes ? Les voitures électriques résolvent-elles le problème du bruit sur la route ? Peut-on s'habituer au bruit de la circulation nocturne ? La Journée contre le bruit du 30 avril 2014, consacrée au bruit routier, apporte des réponses et propose quelques approches aux neuf principales idées reçues concernant le bruit routier.

Un Suisse sur cinq est exposé en journée à un bruit excessif. La principale source de nuisances sonores, c'est la circulation routière. Que ce soit au niveau politique et scientifique, dans les médias ou parmi la population, le sujet donne matière à discussion. Et qui dit discussions, dit aussi rumeurs, suppositions et idées reçues. Les partenaires de la Journée contre le bruit ont répertorié les neuf principales idées reçues concernant le bruit routier et les ont réfutées à l'aide de faits scientifiques et d'expériences tirées de la pratique.

1^{re} idée reçue : Aujourd'hui, les voitures sont moins bruyantes

Cette affirmation ne s'applique qu'à l'habitacle, où le conducteur est isolé du bruit extérieur grâce à du matériel de haute technologie. Les progrès réalisés ces dernières années au niveau des émissions sonores extérieures (bruit de moteur, de roulement et de vent) sont moins nombreux. Cet état de fait est aussi lié à une législation obsolète. Les valeurs limites pour le bruit des voitures définies par l'UE dans ces lois n'ont plus été révisées depuis 1995.

2^e idée reçue : Les voitures électriques sont une solution au problème du bruit

Les voitures électriques ne peuvent pas être considérées comme silencieuses de manière globale. En termes de protection contre le bruit, elles sont intéressantes au démarrage et jusqu'à une vitesse de 25 à 35 km/h. Au-delà de cette vitesse, le bruit de roulement prédomine. Par conséquent, dans toutes les autres situations, les voitures électriques sont aussi bruyantes que les véhicules équipés d'un moteur à combustion traditionnel. Par ailleurs, il est prévu de munir ces voitures de bruits artificiels, ce qui enlèverait encore les atouts qu'elles présentent à vitesse réduite.

3^e idée reçue : Parois antibruit et fenêtres isolantes sont les mesures les plus efficaces contre le bruit routier

Les parois antibruit, onéreuses, servent avant tout à limiter les dommages. Et les fenêtres antibruit ne sont qu'une mesure de remplacement. Il est beaucoup plus efficace de réduire le bruit à la source, avec des revêtements silencieux, des pneus silencieux, des mesures de modération du trafic ou encore une conduite à bas régime. Les parois et les fenêtres ne sont efficaces que ponctuellement (p. ex. derrière le mur ou lorsque les fenêtres sont fermées), alors que les mesures directes produisent des effets globaux.

4^e idée reçue : On finit toujours par s'habituer au bruit routier

L'être humain ne s'habitue jamais totalement au bruit de la route. Chaque fois qu'un bruit gênant se fait entendre, le corps se met en état d'alerte. Il sécrète des hormones de stress, le cœur bat plus vite, la pression artérielle augmente, et la respiration s'accélère. À partir d'une exposition au bruit nocturne de 40 à 50 décibels, le sommeil est perturbé, et l'être humain se réveille plus fréquemment. Il s'ensuit des phases de somnolence et une baisse de l'attention en journée. Le risque de maladies cardio-vasculaires et d'infarctus augmente.

5^e idée reçue : Les pneus ont une influence minime sur le bruit

Le bruit de roulement des pneus génère déjà à une allure constante de 35 km/h plus de bruit que les moteurs de voitures. Avec des pneus silencieux, le bruit est fortement réduit – directement à la source. L'équipement d'un véhicule en pneus peu bruyants permet de réduire de moitié les émissions sonores. Et ce, ni au détriment de la sécurité ni par une hausse de la consommation de carburant. Les pneus silencieux ont un effet global et immédiat après le montage.

6^e idée reçue : Les pavés réduisent la vitesse et le bruit

Bien qu'esthétiques, les pavés ne sont pas adaptés comme mesure de protection contre le bruit. Dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, ce revêtement peut considérablement augmenter les émissions sonores. Selon la situation et la vitesse, les différences par rapport à un revêtement traditionnel en bitume peuvent atteindre 10 décibels, ce qui équivaut à un trafic multiplié par dix ou à un bruit routier doublé.

7^e idée reçue : Les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h sont inefficaces contre le bruit

Lorsque les voitures roulent plus lentement, elles font moins de bruit. Si la vitesse maximale d'une rue est réduite de 50 à 30 km/h, le niveau sonore peut perdre jusqu'à trois décibels. Ce qui équivaut à une réduction du bruit du trafic de moitié. C'est pourquoi les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h améliorent la qualité de vie des riverains tout en diminuant le risque d'accidents de la circulation. Ces zones présentent par ailleurs deux autres avantages : une consommation de carburant moindre et une meilleure fluidité du trafic.

8^e idée reçue : Les motos font toujours du bruit

Le vrombissement d'une Harley-Davidson ou le crissement d'une Kawasaki est synonyme, pour les uns, de son agréable et, pour les autres, de bruit. Mais les motos n'empestent pas toutes et ne sont pas toutes bruyantes. Il existe aujourd'hui sur le marché des modèles à la fois silencieux et puissants. Avec ses motos électriques, la Poste en fournit la preuve. Certes, il y a aussi des « brebis galeuses » : une moto qui roule à régime élevé ou qui a été « trafiquée » peut par son intensité sonore être plus bruyante qu'un camion et entendue à plusieurs kilomètres à la ronde.

9^e idée reçue : Seules les personnes qui se sentent dérangées par le bruit sont malades

Le corps réagit au bruit de façon inconsciente. Aussi, les effets néfastes du bruit touchent également les personnes qui ont le sentiment de s'être déjà habituées au bruit (voir 4^e idée reçue). Souvent, donc, les conséquences du bruit sur la santé sont sous-estimées. Mais la façon dont les êtres humains réagissent au bruit dépend de chaque individu. Les facteurs sont multiples : type de bruit, appréciation personnelle, moment de la journée, âge, etc.

Origine de la Journée contre le bruit

Le « International Noise Awareness Day » est né en 1996 sous l'impulsion de la « New Yorker League for the Hard of Hearing ». Sur une initiative commune du Cercle Bruit, de la Société Suisse d'Acoustique, de la Ligue suisse contre le bruit et des Médecins en faveur de l'environnement, la Suisse a participé pour la première fois activement à cette journée d'action en 2005. L'organe responsable est soutenu par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral de la santé publique (OFSP). Avec sa participation à la journée d'action, l'organe responsable s'est fixé pour but d'enraciner la « Journée contre le bruit » en Suisse et de présenter chaque année une nouvelle facette de la problématique du bruit.

Annexes :

- Interlocuteurs pour les médias
- Fiches d'information

Liens :

- Le site officiel de la « Journée contre le bruit », avec des documents à télécharger pour les médias : www.laerm.ch

Bureau de coordination « Journée contre le bruit »
c/o Umsicht, Agentur für Umwelt & Kommunikation
Urs Emmenegger
Klosterstrasse 21a
6003 Lucerne
www.laerm.ch
Téléphone 041 410 51 52
nad@laerm.ch

Der Aktionstag wird unterstützt von:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Bundesamt für Gesundheit (BAG)