

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1975)
Heft: 300

Artikel: Zones insalubres pour cause de bruit
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1028454>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zones insalubres pour cause de bruit

« La fixation de valeurs-limites est une décision politique pour laquelle — outre les effets du bruit des avions sur l'être humain — il y a aussi lieu de tenir compte de considérations économiques, techniques et de planification. La communauté de travail n'est pas en mesure de juger ces derniers facteurs avec la compétence voulue. Elle se borne à fournir des bases qui reposent sur les résultats d'enquêtes suisses ».

Voilà une conclusion qui, c'est le moins que l'on puisse dire, manifeste une certaine prudence ! Ce n'est pourtant pas une raison pour passer sous silence le rapport¹ tant attendu — au moins par les intéressés — sur les nuisances qui détériorent la qualité de la vie des personnes habitant dans le voisinage des aéroports de Zurich, Genève et Bâle : les renseignements accumulés par les collaborateurs du professeur Etienne Grandjean, directeur de l'Institut d'hygiène et de physiologie du travail de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, sont en effet assez significatifs pour remettre en cause l'urbanisme et l'architecture aux abords directs (et même plus lointains) des principaux carrefours du trafic aérien helvétique.

Quelques exemples situeront mieux la portée du gigantesque effort entrepris pour fixer des normes satisfaisantes en la matière.

Tout d'abord, la méthode de travail. Il est d'usage d'exprimer, en un premier temps, les problèmes de bruit en « décibels ». Mais ces unités qui permettent de mesurer l'intensité du bruit sont insuffisamment précises lorsqu'il s'agit d'évaluer la « gêne » provoquée par un bruit (élargissement de la notion, notamment à la durée de la nuisance et à sa fréquence). D'où l'introduction d'une unité dite NNI, d'après l'anglais « Noise and Number Index ».

Il est dès lors possible d'établir des « courbes de gêne » relativement précises. Dans ce cas, elles furent d'abord calculées sur la base des indications fournies par les aéroports sur les mouvements d'avions et les types d'avions notés pendant cinq

jours de l'été 1969. Il fut alors possible de déterminer sur le terrain des zones dans lesquelles plus de 4000 ménages allaient être interrogés (1213 furent questionnés dans la zone de moins de 30 NNI, 1094 dans la zone de 30 à 39 NNI, 1143 dans la zone de 40 à 49 NNI et 654 dans la zone de 50 NNI et plus).

Les questions posées permettaient de faire l'inventaire des diverses atteintes à la qualité de la vie dans les régions plus ou moins proches des aéroports; on notait particulièrement la gêne dans les conversations, dans l'écoute de la radio et de la télévision, dans la détente, dans le sommeil, dans le travail, par vibration des immeubles, par sursauts.

A titre de curiosité, les différences de sensibilité au bruit :

- A. Sont peu sensibles au bruit (en moyenne) :
- les femmes
 - les jeunes de dix-huit à trente ans
 - les personnes ayant une brève durée de résidence
 - les célibataires et divorcés (?)
 - les personnes habitant des logements bien isolés
 - les personnes ayant des intérêts dans l'aviation
 - les personnes ayant pris l'avion plus de dix fois
 - les personnes travaillant pour l'aéroport.

- B. Par contre, sont très sensibles au bruit :
- les personnes de tendance négative à l'égard de la technologie
 - les personnes plus fortement gênées qu'il y a un an
 - les personnes qui redoutent les chutes d'avions
 - les personnes qui croient supporter les frais du trafic aérien.

Regroupant les indications principales recensées, les experts parviennent à dresser un tableau comparatif des effets du bruit dans deux zones expo-

sées à des nuisances d'intensité moyenne (34 à 36 NNI) et de forte densité (49 à 51 NNI) :

	% des personnes gênées	
	Zone 34-36 NNI	Zone 49-51 NNI
Fortement gênées	12,3	43,2
Conversations troublées	9,0	46,5
Détente troublée	9,4	31,8
Sommeil troublé	8,2	24,1
Bruit des avions	7,8	36,2
Sourdisines	4,1	5,0
Somnifères	6,6	8,5
Déménagement	5,7	30,3
Fermeture de fenêtres	16,0	38,5

D'où il résulte qu'une exposition au bruit des avions dans une zone de 50 NNI occasionne une trop forte proportion de troubles chez les riverains, et que les gênes ne deviennent de faible ampleur que dans les zones supportant moins de 35 NNI.

Se trouvent donc caduques les classifications (datant de 1969) des experts jusque là respectées et qui étaient basées sur la « hiérarchie » suivante :

- Zone A : 25 à 30 NNI - faible gêne
- Zone B : 30 à 50 NNI - gêne moyenne
- Zone C : 50 NNI et plus - forte gêne.

Et s'impose une échelle nouvelle :

- Zone A : jusqu'à 34 NNI - logement peu affecté
- Zone B Z: 35 à 44 NNI - affecté
- Zone C : 45 et plus - fortement affecté.

On voit dès l'abord que ces nouvelles études devront être suivies d'un certain bouleversement de l'habitat aux abords des aéroports : des zones classées comme « salubres » et habitables seront réservées à des entrepôts, à des industries, à des cultures ou à des champs d'exercices militaires. Voilà donc pour la logique scientifique ! Reste en effet à mesurer sur le terrain le poids des impératifs politiques et financiers...

¹ Cité dans « Vivre demain » (décembre 1974), le périodique de l'Institut de la Vie, du WWF et de l'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève).