

Tâche permanente : la lutte contre le bruit

Autor(en): **Clerc, Raymond**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **78 (1983)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175058>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tâche permanente: la lutte contre le bruit



Le bruit dû au trafic routier a massivement augmenté en vingt ans, ce qui justifie l'importance accordée dans le cadre de la lutte globale contre le bruit à sa diminution. En prenant comme point de départ les plus récents calculs effectués lors de l'élaboration de la conception globale des transports et par l'Office fédéral de la protection de l'environnement, en Suisse 25 à 30% de la population subissent déjà journalièrement une exposition au bruit du trafic routier jugée critique. Dans les agglomérations urbaines, ces pourcentages sont même plus élevés encore.

Dans l'hypothèse où le bruit émis par les différents types de véhicules resterait inchangé, l'accroissement probable du trafic au cours des prochaines décennies aurait pour effet d'augmenter encore l'exposition au bruit. Le pourcentage de population fortement exposée au bruit serait alors de 40 à 50%.

Mesures techniques

Si nous voulons éviter la nouvelle détérioration de la qualité de l'environnement que le développement du trafic fait craindre, et abaisser à un ni-

veau supportable la surcharge de bruit constatée à beaucoup d'endroits, il convient d'accorder la plus grande attention au développement d'une technique adéquate de *protection contre le bruit*, applicable à la source, c'est-à-dire sur le véhicule lui-même. On sait cependant que les mesures techniques réalisables dans les prochaines dix à vingt années pour réduire le bruit des véhicules seront insuffisantes et ne permettront pas de diminuer le bruit, dans les régions très peuplées notamment, au point de le rendre supportable par-

Maintenant déjà, un bon quart de la population est gravement exposée aux nuisances de la circulation. Les murs de protection ne sont qu'un palliatif, qui ne prend pas le problème à sa racine.

Schon heute ist ein gutes Viertel der Bevölkerung kritischen Strassenlärmbelastungen ausgesetzt. Schutzwände können hier nur lindern, packen aber das Problem nicht bei der Wurzel (Bild oben Schmidt, unten Bild & News).

tout. C'est pourquoi un plus grand nombre de mesures techniques s'imposeront, tant en matière de construction routière, de planification locale que de planification du trafic. Dans les cas extrêmes, il conviendra même de prendre des mesures antibruit directement auprès des personnes touchées par les immissions (en installant des fenêtres insonorisées par exemple).

Normes limitatives

La future législation sur la protection de l'environnement prévoit de lutter contre le

Lärm an der Quelle bekämpfen!

Der durch den Strassenverkehr erzeugte Lärm ist in den letzten Jahren erheblich angestiegen. Seiner Bekämpfung kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu, denn schon heute sind 25 bis 30 Prozent unserer Bevölkerung (in den Agglomerationen mehr) tagsüber einer Strassenlärmbelastung ausgesetzt, die als kritisch zu bezeichnen ist. Soll sich diese Lage durch die weitere Verkehrsentwicklung nicht noch verschlechtern, muss dem Lärm an der Quelle, also am Fahrzeug selbst, zu Leibe gerückt werden. Die heutigen Erkenntnisse zeigen aber, dass darüber hinaus, vor allem in dicht besiedelten Gebieten, ergänzende strassenbautechnische sowie orts- und

bruit avant tout par des mesures prises à la source. Ceci répond notamment au principe de causalité, c'est-à-dire à celui du «pollueur-payeur». Pour le trafic routier, ce principe implique l'adoption de valeurs limites d'émission strictes, de prescriptions plus sévères dans le domaine de la construction et de l'équipement et, éventuellement, de nouvelles règles de circulation et de comportement. Les principes et les critères devant servir à établir les prescriptions sont concrétisés dans le projet de loi du 31 octobre 1979, selon lequel toutes les émissions doivent être limitées dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation, compte tenu des possibilités économiques. En outre, les mesures doivent être plus sévères lorsqu'il est évident ou probable que les atteintes dues au bruit dépasseront certains seuils de nocivité ou de gêne. Les normes relatives à la future génération de véhicules routiers devront être adaptées régulièrement à l'évolution de la technique de lutte antibruit autant que le permettra le principe de la proportionnalité. Cette situation mettra fin à la tendance actuelle qui consiste à fixer les limites de bruit de telle manière que quasiment tous les produits remplissent

cette condition. Les valeurs limites fixées pour 1982 et 1986 dans la révision de l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers tiennent amplement compte de ces nouveaux critères. Mais on peut prévoir aujourd'hui déjà qu'il sera nécessaire, après 1986 aussi, et techniquement possible pour certaines catégories de véhicules, d'abaisser encore les valeurs limites relatives au bruit.

Conflits d'objectifs

Pour les véhicules routiers, qui en tant que «produits» font l'objet d'un intense commerce international, il faudrait, pour des raisons de liberté du commerce, disposer de normes harmonisées sur le plan international; le commerce voit dans une pluralité de normes nationales différentes un obstacle potentiel à ses activités. Il faudrait donc, selon lui, soutenir tous les efforts tendant vers une *harmonisation internationale*. La Protection de l'environnement, quant à elle, estime que d'autres critères doivent également être pris en considération: outre les aspects techniques et ceux de politique économique, la protection de la santé joue elle aussi un rôle très important.

En élaborant et en fixant des

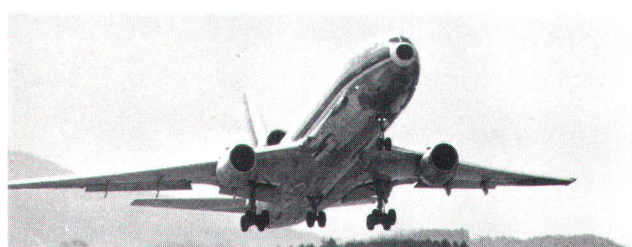
prescriptions et des valeurs limites d'émission, il est donc judicieux de prendre en considération, dans la mesure du possible, les prescriptions internationales déjà uniformisées. Cependant, l'harmonisation des normes sur le plan international a ses limites là où les objectifs nationaux et les principes de protection de la santé et de l'environnement sont mis en question. Il est évident que d'un pays à l'autre le mode de vie et la mentalité de la population diffèrent, ce qui explique la divergence d'opinions sur les besoins de calme et de repos. Pour les véhicules routiers, la Suisse a donc adopté les méthodes internationales qui ont fait leurs preuves, mais elle n'a pu s'associer jusqu'à ce jour à la réglementation internationale sur les valeurs limites, car elle ne correspond pas à ses objectifs. Il reste à souhaiter que les normes internationales respectent mieux la nécessité de sauvegarder l'environnement, et qu'elles soient ainsi reconnues à une large échelle.

Conclusion

Il s'agit en premier lieu de freiner la tendance continuelle aux *accroissements de bruit*. Si les mesures techniques qui existent étaient véritablement toutes appliquées, il devrait être possible de réduire de moitié le pourcentage de la population subissant une exposition au bruit du trafic routier jugée critique. N'oublions pas que le succès des mesures antibruit dépend aussi de la demande: en exigeant des véhicules moins bruyants, le consommateur pourrait exercer une influence sur les fabricants. Il faut qu'il en prenne conscience. Il emporte que l'acheteur d'un véhicule prenne conscience du double rôle qui est le sien: conducteur, il est source de bruit; citoyen, il aspire au calme! Si à l'avenir il s'exprime dans ce sens, certainement que l'industrie automobile en tiendra compte dans les limites de ses possibilités techniques. *Raymond Clerc*

verkehrsplanerische Massnahmen, im Extremfall sogar Schallschutzmassnahmen für den Lärmbetroffenen notwendig werden.

Im Rahmen der künftigen Umweltschutzgesetzgebung soll der Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle begrenzt werden. Dies entspricht auch dem Verursacherprinzip. Für den Strassenverkehr bedeutet dies strenge Emissionsgrenzwerte, Bau- und Ausrüstungsvorschriften und Verkehrsregeln. Die Lärmnormen der künftigen Strassenfahrzeug-Generation müssen demnach, im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips, dem fortschrittlichen Stand der Lärmbekämpfungstechnik angepasst werden. Die für 1982 und 1986 in der revidierten Verordnung über den Bau und die Ausrüstung der Strassenfahrzeuge festgelegten Lärmgrenzwerte entsprechen weitgehend den neuen Kriterien, müssen aber nachher zweifellos wieder verschärft werden, was bei bestimmten Fahrzeugkategorien auch technisch möglich sein wird. Ein entscheidender Durchbruch in der Bekämpfung des Strassenlärms hängt aber nicht zuletzt auch von der Nachfrage nach lärmärmeren Fahrzeugen ab. Der Fahrzeugkäufer trägt nämlich durch sein Verhalten dazu bei, dass die Industrie seinen Wünschen vermehrt Rechnung trägt und im Rahmen des technisch Möglichen leisere Fahrzeuge entwickelt.



Non seulement les voitures, mais les trains et les avions font un bruit considérable le long des grands axes de communication. Nicht nur die Autos, auch die Bahn und das Flugzeug verursachen längs den Hauptverkehrsachsen beträchtlichen Lärm (Archivbilder SHS).