Rien... pour beaucoup de bruit

Autor(en): **Stauffer, Gil**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1979)**

Heft 523

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1016705

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rien... pour beaucoup de bruit

Un petit poème, pour se mettre en train.

Sur le mur mourant
murmurent
les mûres mûres

(François Bonnet. Aïku d'Automne)

Superbe.
Je vous signale par ailleurs que vous ne devriez pas hésiter à vous considérer comme analphabète tant que vous n'avez pas lu, du même auteur, "Le Cercle du Froid" (Ed. Bertil Galland).
Vu ?

* * *

Mais revenons à notre principal propos.
Nous avions accusé les CFF, some time ago, de se moquer du monde, avec leur sérieux habituel, en se moquant du bruit que font les trains (DP 510 et 512)
Or, tout cela n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Un lecteur de DP, acousticien, spécialiste de l'insonorisation des machines, tout en abondant dans notre sens, nous a fait parvenir, outre quelques documents techniques, une lettre dont voici l'essentiel. Nous citons :

" (...) Si on admet que la réduction des nuisances dues au bruit doit aller de pair avec le développement, force est de constater que, sur le plan de la formation de spécialistes en acoustique, notre pays est plutôt sous-développé.
Dans nos Ecoles Polytechniques Fédérales, seuls les étudiants en architecture sont astreints à suivre un enseignement en acoustique, cela durant un semestre. D'autres cours ayant trait à la lutte contre le bruit, à l'acoustique du bâtiment ou architecturale figurent au programme en tant qu'enseignement facultatif. Or cette offre relativement restreinte reflète la situation de parent pauvre qu'occupe la recherche acoustique financée par l'Etat. Si on laisse de côté des spécialités telles que l'électroacoustique ou l'audiologie, qui restent assez éloignées de la lutte active contre le bruit, on ne connaît guère que le Laboratoire Fédéral d'Essai des Matériaux (EMPA) comme organisme officiel déployant une activité de recherche en acoustique.
Pourtant la demande en spécialistes est importante, surtout dans le secteur privé obligé de former son personnel "sur le tas" ou de faire appel à des acousticiens ayant acquis leur connaissance à l'étranger. L'administration, par contre, semble se contenter de cet état de fait, d'une part en faisant appel à des bureaux spécialisés pour résoudre des problèmes bien définis (par exemple, les nuisances aux abords d'une autoroute), mais aussi en sous-estimant l'importance de cet aspect de la qualité de la vie.
Or la Ligue Suisse pour la protection du milieu vital lance actuellement une campagne pour la création d'un poste d'"ombudsman" pour les problèmes de bruit. Par ailleurs, l'utilisateur de nos prestigieux trains intervilles doit se contenter d'un confort acoustique médiocre alors que d'autres chemins de fer européens disposent de voitures remarquablement insonorisées et coûtant deux fois moins cher."

Voilà qui est clair.
Les recteurs d'Universités, les Conseils d'icelles, les associations professionnelles et autres éminentes instances concernées nous obligeraient donc beaucoup en rendant d'une façon ou d'une autre obligatoires, non seulement pour les ingénieurs en tous genres mais aussi pour les professionnels du bâtiment les plus y relatifs, les cours d'acoustique et de technique d'insonorisation.
(Dans la même foulée, l'organisation de cours sur le thème "économies d'énergie" nous tirerait des cris de joie. Le fait est que, en la matière, l'ignorance de la plupart des architectes mérite d'être qualifiée de crasse.
Les méthodes existent, de même que des gens fort compétents pour les enseigner (au sein de l'EPFL, notamment).
Donc...
Quant à vous, CFF, vous nous obligeriez en cessant de jouer à ceux qui aimeraient bien mais qui ne peuvent pas parce que gnagnagna. Rien ne vous empêche d'engager, et dans les plus brefs délais, une équipe de spécialistes de l'insonorisation et de l'investir de pouvoirs non négligeables.
Journellement, ces centaines de milliers de personnes sont agressées par le bruit des trains. Certes — je ne suis pas encore complètement sourd — les trains ne sont pas seuls à faire du raffut. Mais le problème n'est pas là, à l'évidence. Il est de savoir quel sort on veut *faire au chemin de fer,* rien de moins.
Si l'on postule pour une extension des services ferroviaires on ne peut plus exiger que des amélioration *de la qualité des conditions de transport* — étant admis qu'il ne servirait rigoureusement à rien d'augmenter et les vitesses et les fréquences s'il faut continuer à souffrir d'un confort paléolithique (ah ! ces wagons bondés et surchauffés, bruyants et puants, où il faut encore assurer fermement son pantalon à cause des secousses ! et où la manipulation de bagages est quasiment une opération d'éborgnage et d:assommage des voisins. Nom de Dieu ! quand va-t-on réduire à un quart la part des compartiments fumeurs, d'ailleurs dégueulassement ventilés ! Faire cent kilomètres, à certaines heures, avec valises et gosses, tient de la débâcle de 40 et du masochisme pur, merde à la fin !).
Bon. L'insonoration, on l'a dit, n'est qu'un élément du confort.
En fin de compte et pour le long terme il n'y a qu'une direction : les trains doivent offrir un confort *supérieur* à celui d'une confortable bagnole — où il n'y a pas besoin de hurler pour s'entendre quand on passe dans un tunnel.
Punkt. Schluss.

Gil Stauffer