

Le Touring-Club de France et la lutte contre le bruit

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **64 (1938)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49215>

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.

Le Touring-Club de France et la lutte contre le bruit¹.

Le Touring-Club de France ne pouvait pas rester indifférent au Congrès de la lutte contre le bruit, puisque c'est lui qui a conduit, chez nous, les études pour faire disparaître ces bruits, dans nos immeubles en particulier. Aussi nous a-t-il chargés d'exposer ici ses travaux et ses efforts sur la question qui vous occupe.

Le TCF s'est inquiété d'abord du problème que posait l'importance du bruit dans la vie contemporaine et déjà, en 1929, il décidait d'entreprendre une vigoureuse campagne contre ce réel fléau de notre temps.

M. Léon Auscher, vice-président du TCF, exposait, dans la revue du Touring-Club de France de juillet 1929, la gravité d'une situation particulièrement préjudiciable au tourisme. Il passait en revue les différents bruits, d'origine matérielle (trompes, sirènes, sifflets, échappements libres, etc.) et d'origine humaine (particulièrement dans les hôtels), en faisant ressortir qu'il pourrait suffire d'un peu de bonne volonté mise de part et d'autre, pour qu'il fût possible de réduire considérablement ces divers bruits et de faire disparaître leurs multiples inconvénients.

M. Léon Auscher faisait également remarquer qu'une ligue existait déjà contre le bruit et que c'était tout bonnement le TCF. Six mois après la publication de cet article, le TCF constituait une commission spéciale, présidée par M. Auscher, chargée d'étudier les moyens propres à enrayer ou même à supprimer la majeure partie des bruits habituels. Cette Commission réunissait des compétences diverses, chacune d'elles étant considérée comme étant spécialiste d'une classe bien déterminée de bruits : 1^o M. A. Defert, membre du Conseil d'administration du TCF, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, chargé de l'étude du bruit au point de vue juridique. 2^o Le bruit ferroviaire, par M. Dautry, directeur général des Chemins de fer de l'Etat. 3^o Les bruits maritimes et fluviaux, par M. Kirchner, ingénieur en chef des Ponts et chaussées. 4^o Les bruits de l'automobile et de la motocyclette, par M. Goudard, président de la Chambre syndicale des fabricants d'accessoires pour automobiles. 5^o Les bruits d'origine religieuse, par M. le chanoine Dimnet. 6^o Les bruits dans les hôtels, par M. Guillaume, directeur du Service technique de la Chambre nationale de l'hôtellerie française. 7^o Les bruits perçus à l'intérieur des constructions, par M. Poirrier, architecte, chef des services techniques du Crédit national hôtelier.

L'importance du problème du bruit, au point de vue de l'hygiène sociale, a été mise en valeur dans un rapport établi par M. le professeur Portier et présenté à l'Académie de médecine, en 1930, qui l'a adopté à l'unanimité. Une vigoureuse campagne de presse appuya les travaux de cette Commission qui s'employa à faire adopter par les Pouvoirs publics, les conclusions des différents rapports présentés.

D'importants résultats ont été ainsi obtenus :

Bruits ferroviaires, notamment en ce qui concerne les coups de sifflets des locomotives. *Bruits maritimes et fluviaux* comme les signaux phoniques des remorqueurs, ou échappement libre des canots. *Bruits de la circulation* qui ont fait l'objet d'instructions rédigées par le Général Bucheton, directeur de la gendarmerie au Ministère de la guerre, pour préciser les conditions d'application de l'article 10 du code de la route, en ce qui touche les appels de trompes et d'avertisseurs aux croisements. *Bruits citadins*, en ce qui concerne les bruits citadins (circulation dans les rues, hauts parleurs, bals publics, fêtes foraines, bruits industriels, etc.) le succès du TCF n'a pas été moins net.

Un projet d'arrêté-type contre le bruit a été rédigé par M. Maringer, président de Section, au Conseil d'Etat, vice-président du TCF et a été soumis au Congrès des maires des stations climatiques et thermales, puis au Congrès général des maires de France et a été adopté à l'unanimité par ces deux groupements.

¹ Document distribué aux participants au « Cours sur l'acoustique dans l'architecture » organisé par la S. I. A., du 3 au 5 mars 1938, rédigé par M. L. Seguenot.

De même M. Chiappe, alors préfet de police de Paris, édictait, en 1931, une ordonnance contre le bruit, complétée, en 1932, par d'autres dispositions interdisant, par exemple, l'emploi des avertisseurs sonores à Paris, entre 22 heures et 7 heures.

De même, en 1935, M. Langeron, préfet de police, adressait aux gradés et agents de la police municipale de Paris une circulaire pour leur rappeler les diverses ordonnances relatives à la répression des bruits.

L'exemple de Paris a été suivi par de nombreuses municipalités de province.

Des résultats semblables ont été obtenus quant aux sonneries militaires et sonneries matinales de cloches.

Bruits dans les hôtels : Dans beaucoup d'hôtels trop économiquement construits, des bruits nombreux se transmettent d'un bout à l'autre du bâtiment et des caves au grenier. Le TCF s'est inquiété de cette question ; sous son influence et sous l'influence du Crédit national hôtelier, a été créée une véritable école de spécialistes de la construction hôtelière ; de nombreuses maisons récemment construites ou réaménagées comportent les dispositions nécessaires permettant d'amortir ou même de supprimer certaines causes de bruits. Dans cette voie, le TCF a été conduit à étudier les meilleurs moyens techniques destinés à supprimer, dans toute la mesure du possible, les bruits constructifs.

M. J.-F. Cellérier, alors directeur du Laboratoire d'essais du Conservatoire national des arts et métiers, procéda à une série d'essais scientifiques sur les matériaux dits « insonores » employés dans le bâtiment. Ces essais sont relatés dans un compte rendu spécial¹.

Bruits de motocyclettes. Il a été organisé, en 1932 et 1933, des concours de silencieux pour motocyclettes, concours qui ont démontré qu'il existe actuellement, dans le commerce, des appareils silencieux pour motocyclettes, non seulement n'entraînant pas de perte de puissance, mais augmentant même la puissance du moteur.

Conclusion : Nous venons de voir que de sérieux efforts avaient été faits dans la lutte contre le bruit, il reste néanmoins beaucoup à faire encore : les automobilistes ont encore tendance à faire un emploi abusif de leurs appareils sonores ; par ailleurs les bruits causés par la TSF ont des inconvénients qui sont connus de tout le monde. Il est possible d'y porter remède. En Italie, l'usage des avertisseurs sonores d'automobiles est rigoureusement interdit ; en Belgique, un règlement interdit aux usagers de TSF de faire fonctionner leur appareil quand leurs fenêtres sont ouvertes. Naturellement, il est encore possible d'améliorer les résultats obtenus par des règlements de cette sorte. On peut aussi citer l'essai, fait en France, d'une sorte de sonde permettant de mesurer les bruits : sonde dont il serait intéressant de munir quelques agents de police chargés de la répression des bruits, cette sonde leur permettrait de mesurer l'intensité de certains bruits particulièrement désagréables et de dresser immédiatement procès-verbal contre les responsables.

Recommandations pour les ponts soudés, dans l'état actuel de la question.

On lit, sous le titre « Commentaires suscités par l'accident du pont de Hasselt »² dans L'Ossature métallique, (juillet-août 1938) revue belge qui jouit d'une autorité incontestée :

A la suite de divers accidents survenus à plusieurs ponts soudés en Allemagne et en Belgique, les tendances actuelles semblent pouvoir être résumées comme suit :

1^o S'abstenir provisoirement de mettre en œuvre l'acier type St. 52 et s'en tenir à la qualité type St. 37 ;

2^o Sauf pour des aciers spécialement composés et traités en vue d'une bonne soudabilité, ne pas mettre en œuvre des plats d'épaisseur supérieure à 30 mm quand il s'agit d'acier Siemens-Martin, et à 20 mm quand il s'agit d'acier Thomas, à moins de les laminier à partir de lingots d'un poids suffisant ;

¹ Voir Bulletin technique du 7 mai 1938, page 134. — Réd.

² Voir Bulletin technique du 21 mai 1938, page 153, et du 18 juin, page 179.