

Le bruit : la plus belle conquête de la civilisation

Autor(en): **Girardin, Fabienne**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **70 (1998)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-129649>

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.

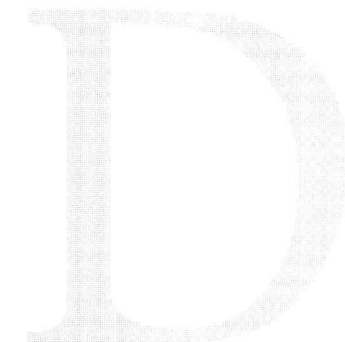
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

LA PLUS BELLE CONQUÊTE DE LA CIVILISATION

« J'entendais (...) le chant du coq, le bruissement des feuilles, le gémissement alternatif de la mer, au lieu de ces roulements de voitures, de ces cris aigus du peuple et de ce tonnerre incessant de tous les bruits stridents qui ne laissent dans les rues des grandes villes aucune trêve à l'oreille et aucun apaisement à la pensée. » LAMARTINE



De tout temps, le bruit a accompagné l'homme dans ses activités diurnes et nocturnes. Et de tout temps, l'humanité a entretenu avec lui une relation particulière et ambiguë. Car le bruit est tout à la fois un élément familier, et de ce fait rassurant, de la vie quotidienne, et un désagrément, voire un stress susceptible de porter atteinte à la santé.

Qu'est-ce que le bruit? " Ce qui (...) n'est pas senti comme un son musical; phénomène acoustique dû à la superposition des vibrations diverses non harmoniques. Ant. Silence " Cette définition du Petit Robert a le mérite d'être claire et succincte. L'accent est mis sur la différence entre les sons harmonieux (musique) et les sons discordants (bruit). Cependant, l'Encyclopaedia Universalis introduit, dans sa définition du bruit, une notion supplémentaire: " Du point de vue physiologique, le bruit est un son désagréable et gênant. Un son agréable peut toutefois devenir dangereux pour l'oreille s'il est trop intense. "

Les bruits perçus par l'oreille humaine ont évolués parallèlement à la civilisation. A l'origine, l'environnement sonore était uniquement composé de bruits produits par la nature: chant des sources et tonnerre des cascades, murmure des feuilles et sifflements du vent, gazouillis des oiseaux et cris de bêtes. Il faudrait aujourd'hui faire appel à des trésors d'imagination pour reconstituer ce paysage sonore. Puis, avec la naissance des villes, la

nature du bruit a changé, et les hommes ont commencé à s'en plaindre. La ville antique de Rome, abondamment décrite par les chroniqueurs contemporains, était particulièrement bruyante: martèlement des chevaux, passages des chars dans les ruelles irrégulièrement pavées, cris des marchands ambulants, jurons des muletiers. Les Romains vivaient dans la rue. Ils y mangeaient, ils y buvaient, ils y travaillaient.

La circulation était si malaisée que Jules César a édicté une loi interdisant l'accès de la ville à tous les chars du lever du soleil à son coucher. On imagine dès lors la qualité du sommeil de ses habitants! D'autre part, les maisons n'avaient pas de vitres, et les logements étaient directement exposés au tumulte ambiant. Sans compter que l'isolation sonore entre les appartements était inexistante.

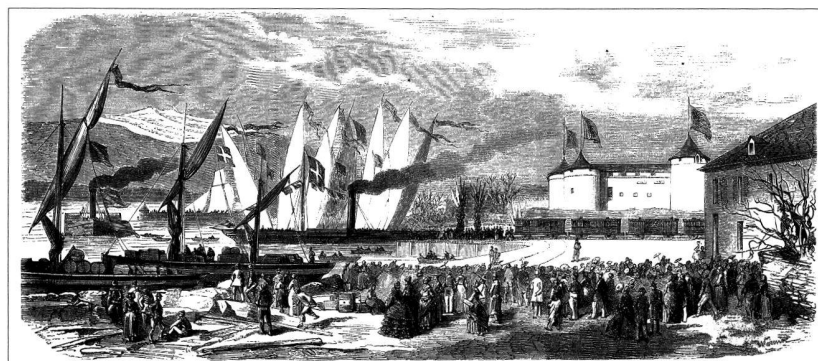
A la chute de l'Empire romain, l'importance des villes décroît. Simultanément, l'environnement sonore devient plus tranquille. Au Moyen Age, deux activités sont principalement source de bruit: la guerre et la religion. Plus encore que la vue du sang, c'est le vacarme des batailles qui semble

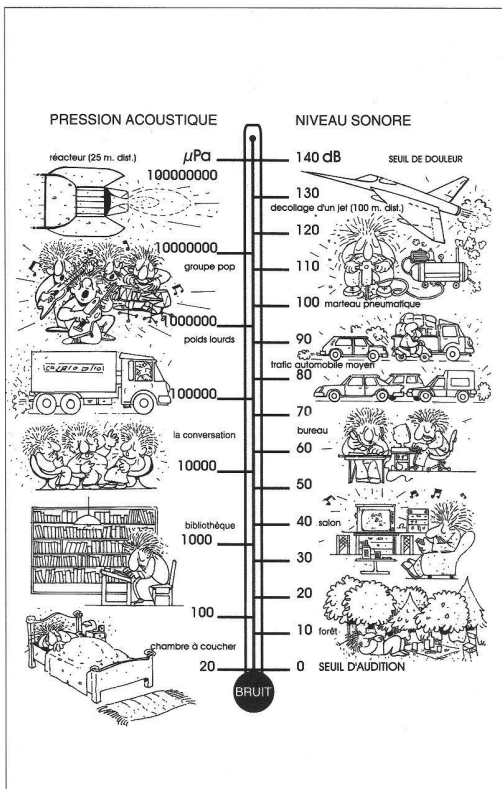
avoir frappé l'imagination des chroniqueurs contemporains. D'une certaine manière, le bruit faisait partie de l'arsenal militaire et servait à effrayer l'ennemi.

Quant aux bruits liturgiques, ils étaient essentiellement produits lors des fêtes religieuses à l'aide de tambours, crécelles et autres cliquetis sonores destinés à atteindre l'oreille de Dieu. Dès le XIIIème siècle, la société préindustrielle s'organise autour de l'église et de ses cloches, qui rythment le quotidien: " En l'absence de médias électroniques (...) la cloche expédiait tous azimuts des messages simples concernant l'heure de la messe, le baptême d'untel, la mort d'unetelle, l'arrivée du percepteur... ou celle des brigands ", écrit l'historien Emmanuel Le Roy Ladurie.

Avec l'essor de la société industrielle et urbaine au XIXème siècle, le bruit s'amplifie à nouveau, se diversifie et se répand partout. Grincement des machines, grondement du train, pétarades des voitures et, dans les champs, des machines agricoles: le bruit est étroitement lié à la notion de progrès.

Le chemin de fer entre dans le port de Morges, illustration du 24 avril 1858, Source : «Morges sept siècles d'histoire vivante» Editions du Verseau 1986





Le décibel n'est pas à proprement parler une unité de mesure, mais plutôt le rapport entre une quantité mesurée et un niveau de référence. Ce niveau a été choisi au seuil de l'audition, autrement dit au son le plus faible que l'oreille humaine puisse percevoir à une fréquence de 1000 Hz. Soit nos 20 (Pa, qui correspondent ainsi à 0 décibels.

Lison Méric, *Le bruit*, Collection «Dossiers de l'environnement», publié par la Société suisse pour la protection de l'environnement (SP), 1994

autre.

Et lorsque le " Comité pour l'auto-
route hors de Morges " évoque, timi-
dement encore, le bruit et les nui-
sances que le projet cantonal ne man-
querait pas de provoquer, le
Gouvernement a cette réponse sur-
prenante: " (...) à l'heure actuelle, les
deux rues les plus habitées de Morges
souffrent déjà de cet état de chose, qui
ira fatalement en s'accroissant... "
Alors un peu plus, un peu moins...

Or, les conséquences du bruit peuvent être dramatiques pour la santé de l'homme: surdité, fatigue et troubles nerveux entre autres (cf. page 14-15). Ce n'est qu'à partir des années 80, que le législateur et les constructeurs, sensibilisés par les résultats de la recherche médicale, ont commencé à se pencher sérieusement sur la question et à élaborer des lois et des solutions techniques au problème du bruit (cf. page 18-20). A Morges, cette prise de conscience s'est traduite par la construction, entre 1983 et 1987, de murs antibruit le long du tronçon autoroutier. L'ouvrage, réalisé suite aux pressions exercées par les communes environnantes sur les autorités cantonales, a coûté 16 millions de francs.

Depuis, les lois et ordonnances anti-bruit se sont multipliées dans notre pays, et partout ailleurs en Europe. Pour reprendre, une dernière fois, le cas morgien évoqué plus haut, c'est en décembre 1992 que le Conseil communal a approuvé à l'unanimité un plan des degrés de sensibilité, élaboré sur la base du cadastre de bruit établi par le Service cantonal de lutte contre les nuisances et du plan d'affectation communal.

Aujourd'hui, la lutte antibruit est devenue quasi obsessionnelle et conduit parfois à des situations absurdes. A l'exemple de cette cité française de HLM située en bordure d'autoroute que l'on a voulu protéger du bruit de la circulation au moyen de murs ultra-performants. Résultat: une fois l'autoroute réduite au silence, les bruits du voisinage, autrefois couverts par la rumeur des véhicules, sont devenus insupportables pour les habitants.

Fabienne Girardin

Chaque société a ses bruits sacrés - les crécelles des fêtes religieuses au Moyen Age, les cloches de la société préindustrielle - contre lesquels nul n'ose s'insurger. A l'aube de l'ère industrielle, les bruits dus à l'avancée technologique semblent être de ceux-là. On admire, on s'extasie, et les nuisances passent au second plan: " Cet automobile peut donner des résultats surprenants. Il peut servir à traîner la charrue, à tirer la faucheuse, etc. Il s'adapte comme force motrice au battage du grain, au fonctionnement des pompes. Son utilité est si incontestable que son usage révolutionnera les travaux agricoles ", écrit " Le Progrès de Morges " du 4 juillet 1907.

A ce propos, l'histoire de la ville de Morges est exemplaire à plusieurs égards. Dans le but de relier le lac de Neuchâtel au Léman, la ville inaugure en avril 1858 une voie ferrée qui relie la ligne d'Yverdon au port de Morges, d'où le voyage se poursuit en bateau. Le train - à vapeur! - traverse la cité en grondant et en sifflant. En 1860, on compte jusqu'à quatorze courses quotidiennes. L'expérience cessera, en 1861, avec l'ouverture de la ligne de chemins de fer Genève-Villeneuve.

Et si autrefois, les villes se bâtissaient autour des églises, au tournant du siècle, elles s'érigent autour des gares. L'exemple le plus frappant est peut-être celui de Renens-Gare. Vers 1870,

la Compagnie du chemin de fer de Suisse occidentale cherchait de vastes champs plats pour construire sa gare de triage. Lausanne était trop accidentée, la région de Renens par contre s'y prêtait à merveille. Puis, en 1903, les CFF y installent leur nouvelle gare de voyageurs, attirant avec les cheminots toute une population d'épiciers, tailleurs, charcutiers, boulangers, etc. Entre 1860 et 1910, Renens-Gare se peuple de 2000 âmes.

Avec le déclin de la notion de progrès, notre tolérance diminue. Les nuisances provoquées par l'avancée technologique, la pollution et le bruit entre autres, prennent le pas sur ses bienfaits. On pourrait situer les premiers frémissements de ce renversement de tendance vers les années 1950-60. Mais revenons à Morges et à la polémique qui a entouré la construction de l'autoroute qui, comme chacun le sait, coupe la ville en son milieu.

Mis en demeure de s'expliquer par les opposants à ce projet, le Gouvernement vaudois a avancé différents arguments: la ville est déjà coupée en deux par la voie de chemins de fer, la pente du tracé autoroutier ne dépasse pas 3%, il est moins long de 935 mètres par rapport à la variante nord, son altitude de 478 mètres est favorable en hiver. Ces éléments, chiffrés et rationnels, prennent le pas sur tout