

En matière de bruit la loi nous protège mal, il faut la changer

L'État ne tient pas compte du bruit réel dans ses calculs

Pour évaluer le niveau de nuisance sonore, la législation actuelle écarte deux éléments importants :

- **Le pic sonore** dans les nuisances sonores aériennes
- **Les réverbérations** acoustiques par les façades des bâtiments

Ces deux facteurs ignorés aggravent considérablement les nuisances qui portent atteinte à notre santé ! Combien de victimes devons nous encore atteindre avant que l'Etat ne prenne en compte les alarmes.

La loi n'utilise que la notion de **charge sonore** (bruit moyen) pour évaluer la nuisance, or, la charge sonore « minimise » les bruits impulsifs qui sont les plus néfastes. En plus les échos des réverbérations acoustiques ne sont pas non plus en pris compte car « *cela dépasse la capacité des logiciels actuels* ». Ignorer le pic sonore, c'est-à-dire la valeur maximum du bruit est inacceptable **car** c'est la réelle nuisance acoustique !

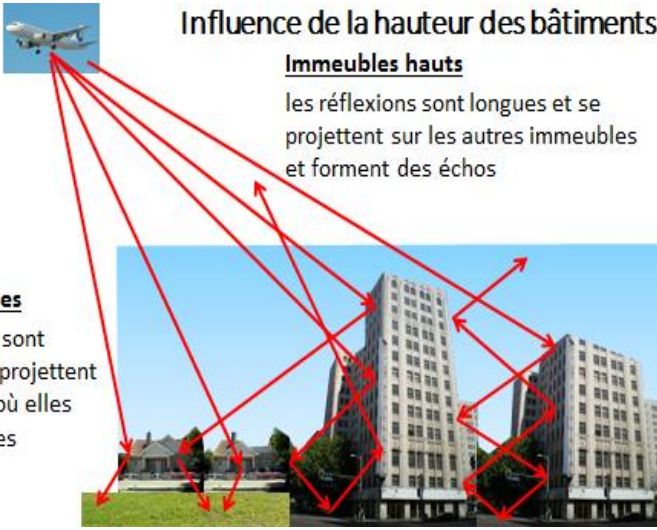
Nous demandons donc impérativement de tenir compte du pic sonore et des réverbérations, notamment autour de l'aéroport, avant d'autoriser des constructions de plus de 2 étages qui augmenteront le bruit à chaque passage d'avion, provoquant un enfer sonore.

Incohérence et inégalités des lois actuelles

La détermination du bruit aérien est réalisée selon le [Manuel du bruit aérien¹](#) et l'annexe 5 l'[OPB²](#) qui ne prennent en compte ni les **réverbérations** ni le **pic sonore** mais se basent sur la **charge sonore** « *la valeur énergétique moyenne du bruit, ramenée à une valeur de bruit continu équivalente* », qui est bien inférieure à la valeur de pic.

Le pic sonore, c'est-à-dire la valeur maximum du bruit, est pourtant la réelle nuisance acoustique. Nous affirmons que baser les études scientifiques des réverbérations exclusivement sur des calculs est irrecevable puisque, selon le [Manuel du bruit aérien](#), les calculs dépassent la capacité des logiciels actuels. Il faut des mesurages (par des micros placés à des emplacements judicieux) pour mettent en évidence l'amplification du pic de bruit par les bâtiments.

Influence de la hauteur des bâtiments



Immeubles hauts
les réflexions sont longues et se projettent sur les autres immeubles et forment des échos

Maisons basses
les réflexions sont courtes et se projettent dans l'herbe où elles sont absorbées

Les réverbérations des grands bâtiments produisent un pic sonore (env. 10 secondes) amplifié par l'écho. Or ce PIC est trop bref pour apparaitre dans la charge sonore. C'est cependant le bruit réel subi par les habitants.

Pourtant l'[OPB](#) prend aujourd'hui en considération le pic sonore pour les nuisances des bruits urbains, ferroviaires, industriels et stands de tir. Nous dénonçons cette **inégalité de traitement** !

¹ [Manuel du bruit aérien](#) :

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-aerien.html>

² OPB : l'Ordonnance de la Protection contre le Bruit

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860372/index.html>

Le bruit, 3^e source de maladie environnementale, ignoré par l'État

Selon l'OMS, le bruit est la 3^e source de maladies environnementales après la pollution de l'atmosphère et le tabagisme passif. Ainsi, l'ADVOCNAR³ en 2010 et l'AFSSE⁴ signalent en 2004 déjà la nocivité de l'émergence et du rythme du bruit: L'émergence et rythme du bruit : « un bruit impulsif ayant un caractère soudain et imprévisible est plus nocif qu'un bruit continu de même énergie. ».

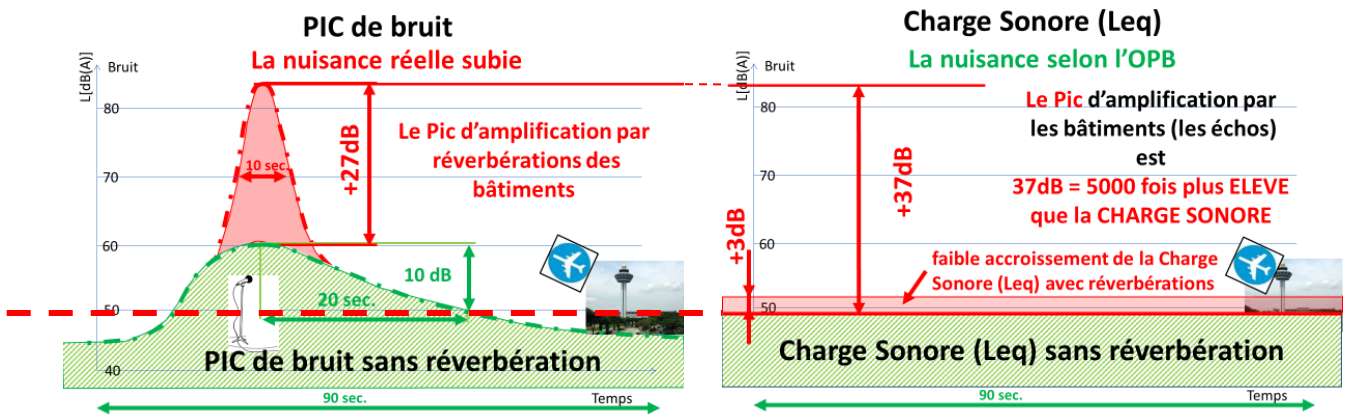
La charge sonore ne définit pas le bruit réel perçu

Prendre la charge sonore comme unique facteur déterminant la nuisance acoustique entre des grands bâtiments, au passage d'un avion, fausse de 37 dB le bruit perçu laissant croire que le bruit est 5000 fois plus faible que la réalité. C'est inadmissible !

Nuisance du bruit lors du passage d'un avion à 700m

en vert : sans réverbération

en rouge : avec réverbérations



Le pic de bruit est la valeur maximale du bruit, soit le bruit entendu lors du passage d'un avion.

La charge sonore est la valeur moyenne du bruit (ramenée à une valeur de bruit continue équivalente annuelle sur la durée cumulée des transits de chaque avion).

Exemple de pic sonore amendable



Le pot troué d'un vélomoteur est très audible au milieu du flot de la circulation mais n'apparaît pas dans la valeur moyenne de la charge sonore de la circulation.

Exemple de pic sonore efficace



Le coup de marteau du président de séance demandant le silence dans une salle bruyante s'entend clairement mais ne se détecte pas dans la charge sonore de la salle.

>>> Ce que nous demandons <<<

Autour de l'aéroport de Genève, nous demandons de tenir compte du pic sonore et des réverbérations avant d'autoriser des constructions de plus de 2 étages qui augmenteront le bruit à chaque passage d'avion, provoquant un enfer sonore.

Pour aller plus loin, prenez contact avec nous. Serge Reynaud, Président de l'ACO, Tél. +41 76 616 38 31

³ ADVOCNAR : [Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes](http://www.advocnar.fr/) (<http://www.advocnar.fr/>)

⁴ AFSSE : Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale (<https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2003et1000Ra.pdf>)