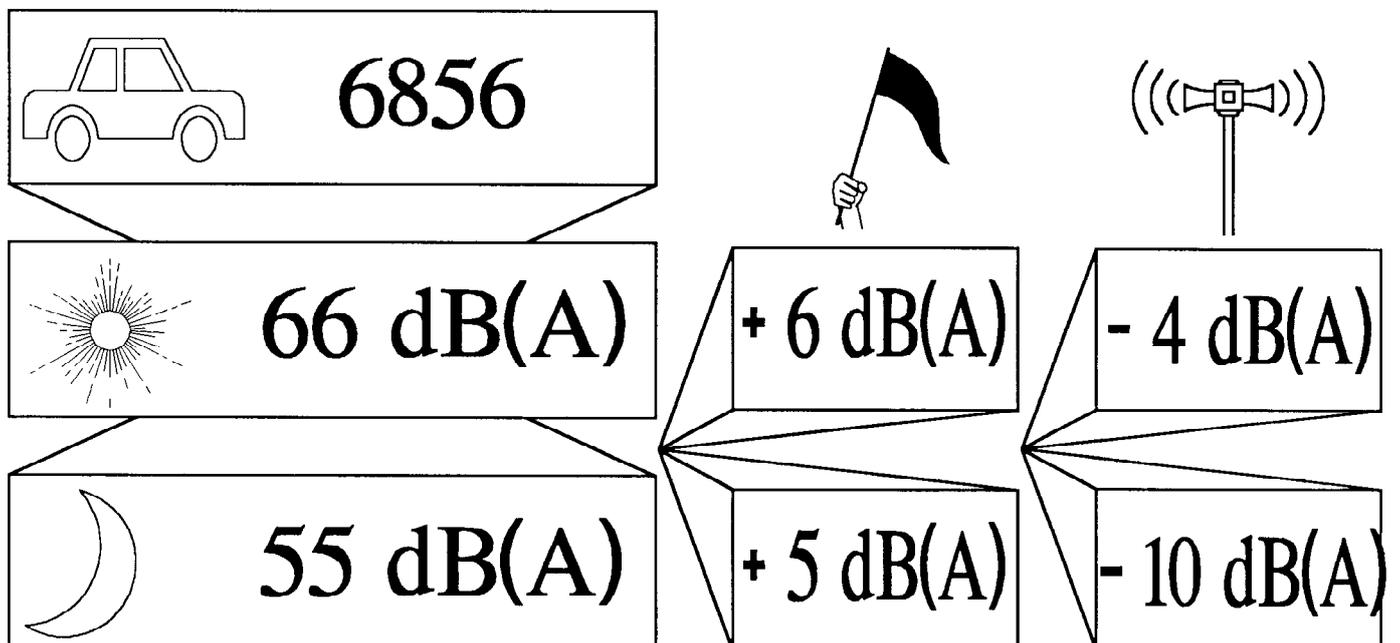


Avenue des Petits-Chasseurs 10



Nuit et jour le bruit est bien au-dessus du tolérable !

Degré de sensibilité II

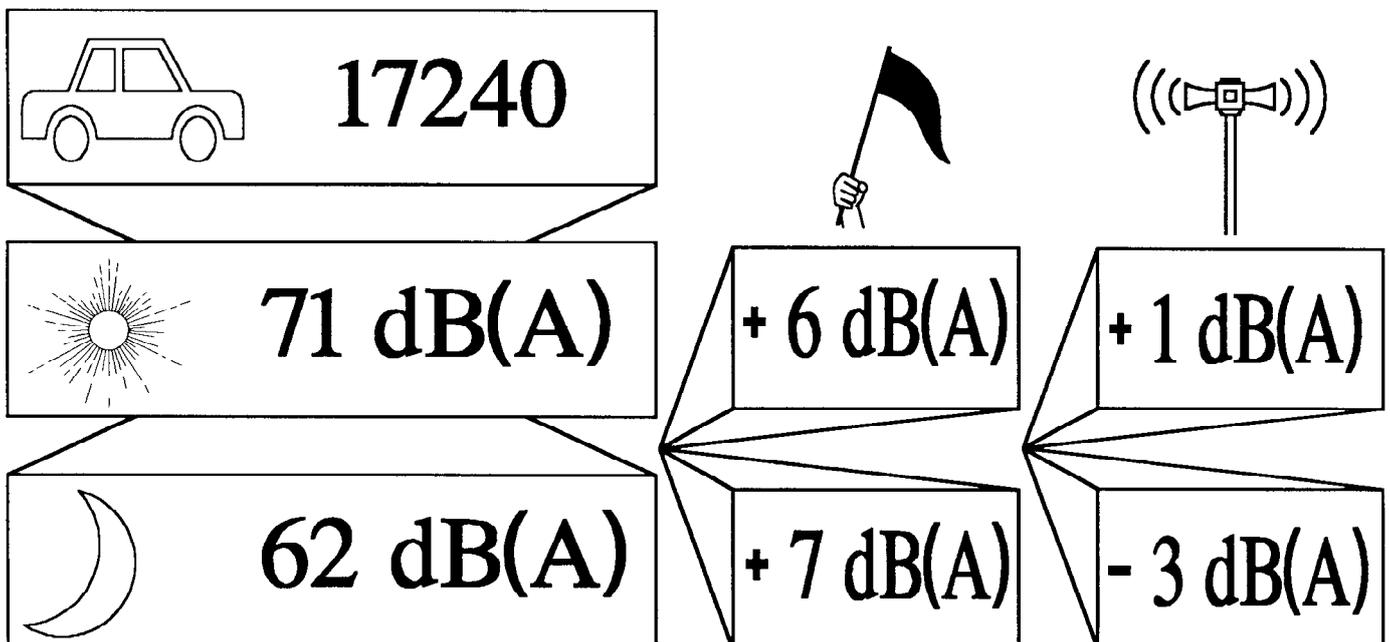


Place du Midi 25



Impressionnant le nombre de véhicules qui transitent à cet endroit !
Et pourtant cette partie de la ville a déjà subit un déclassement de zone. Il est URGENT d'agir, les normes d'alarme sont dépassées !!!

Degré de sensibilité III

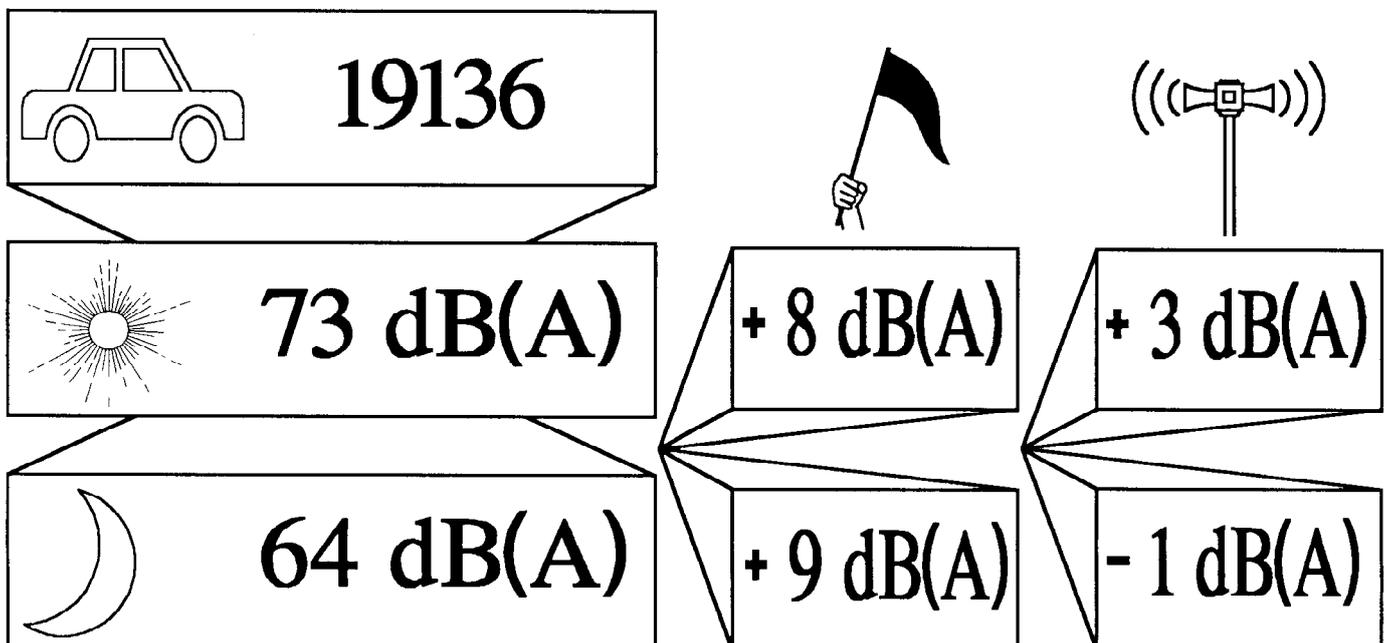


Avenue de Tourbillon (carrefour Clarté)



Voici un des lieux le plus bruyant de la capitale valaisanne. Mettez vos boules Quiès! Cet immeuble subit des nuisances insupportables. Il faudrait réduire le trafic automobile de moitié pour ne pas dépasser les valeurs d'alarme !

Degré de sensibilité III

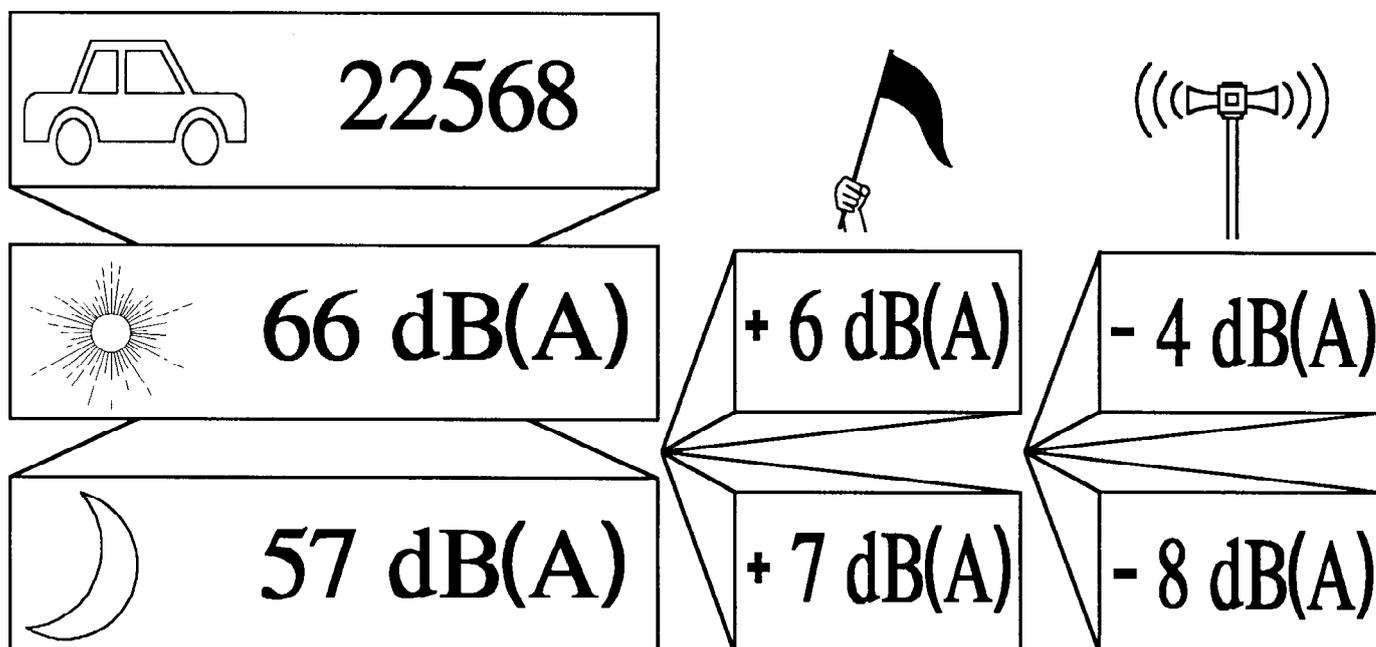


Avenue de France (Bât. Peupliers)



Avec l'ouverture de l'autoroute le trafic a probablement baissé mais certainement pas suffisamment pour respecter les normes en vigueur...

Degré de sensibilité II

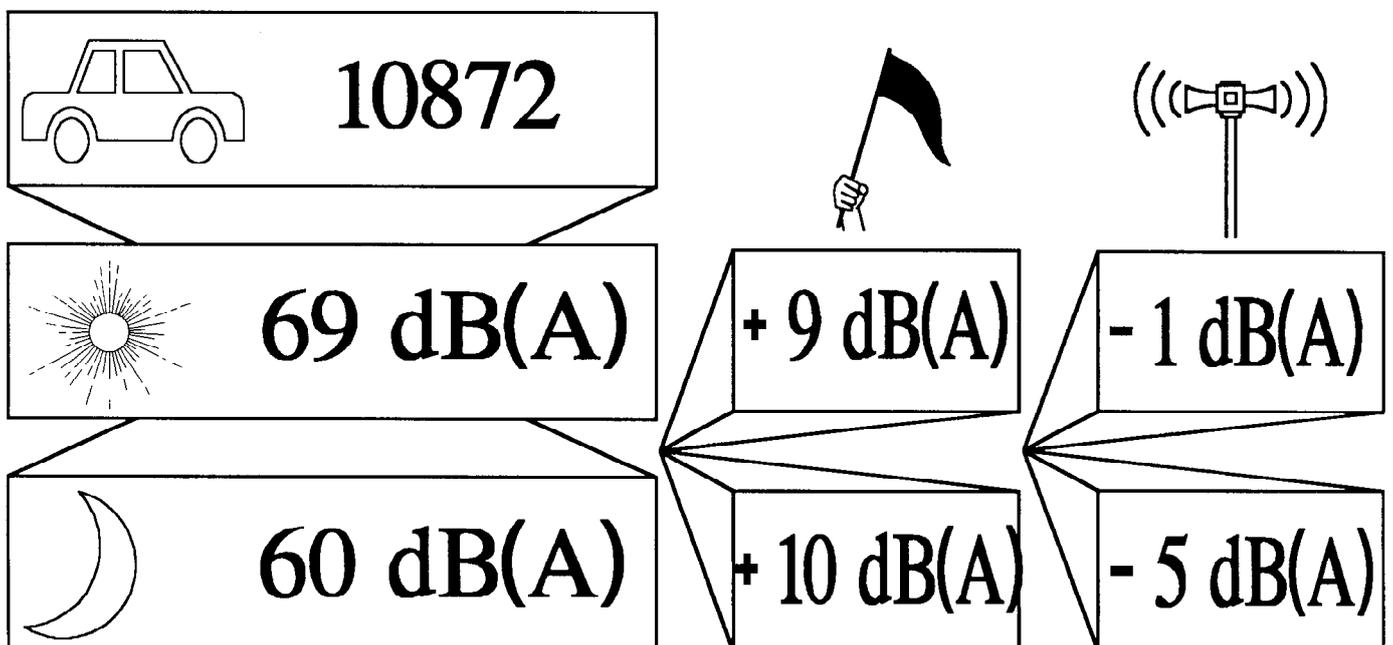


Avenue de la Gare 10

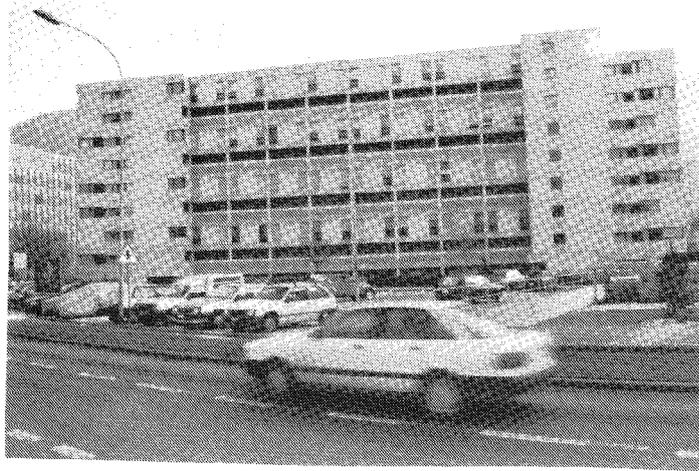


On frise les valeurs d'alarme. Une avenue presque inhabitable ! de nuit les limites d'immission sont encore plus fortement dépassées !

Degré de sensibilité II

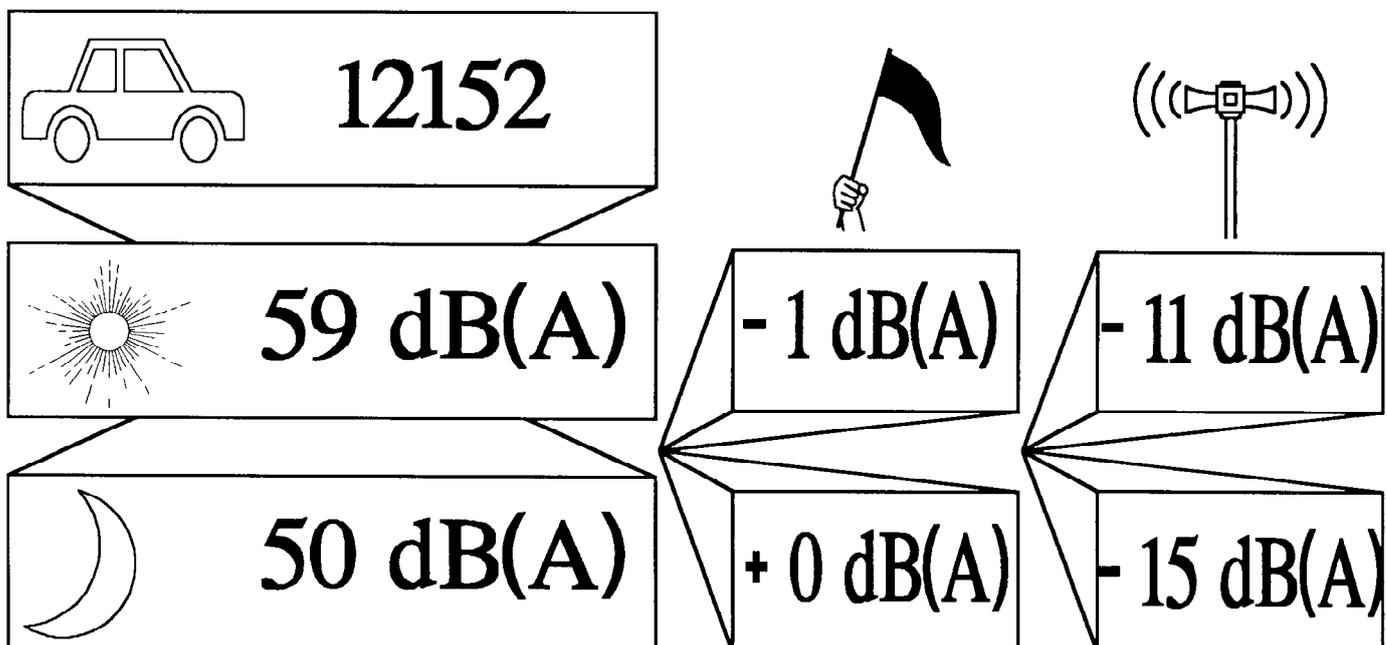


Rue de l'Industrie (Bât. Plein Sud)



Ce bâtiment subit des nuisances à la limite des normes. Le trafic qui transite sur l'avenue de l'Industrie et la rue de la Blancherie est en constante hausse depuis quelques années.

Degré de sensibilité II

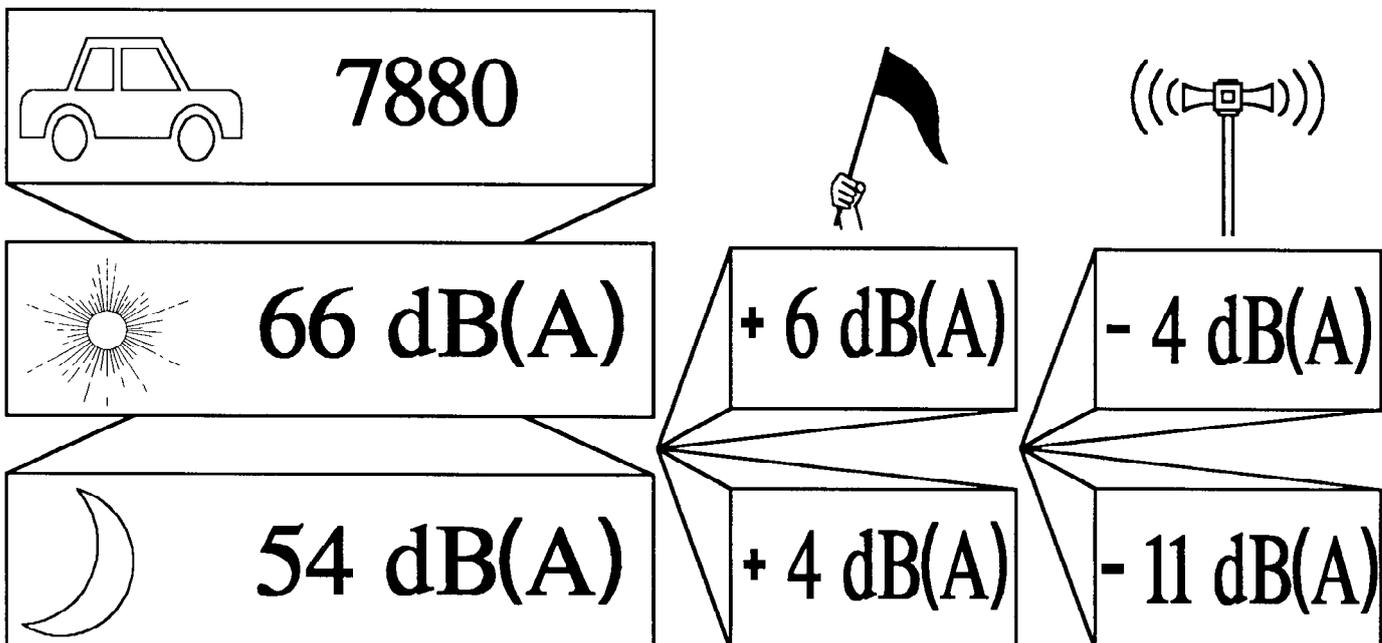


Rue de Lausanne 49



Habitants, réagissez !

Degré de sensibilité II

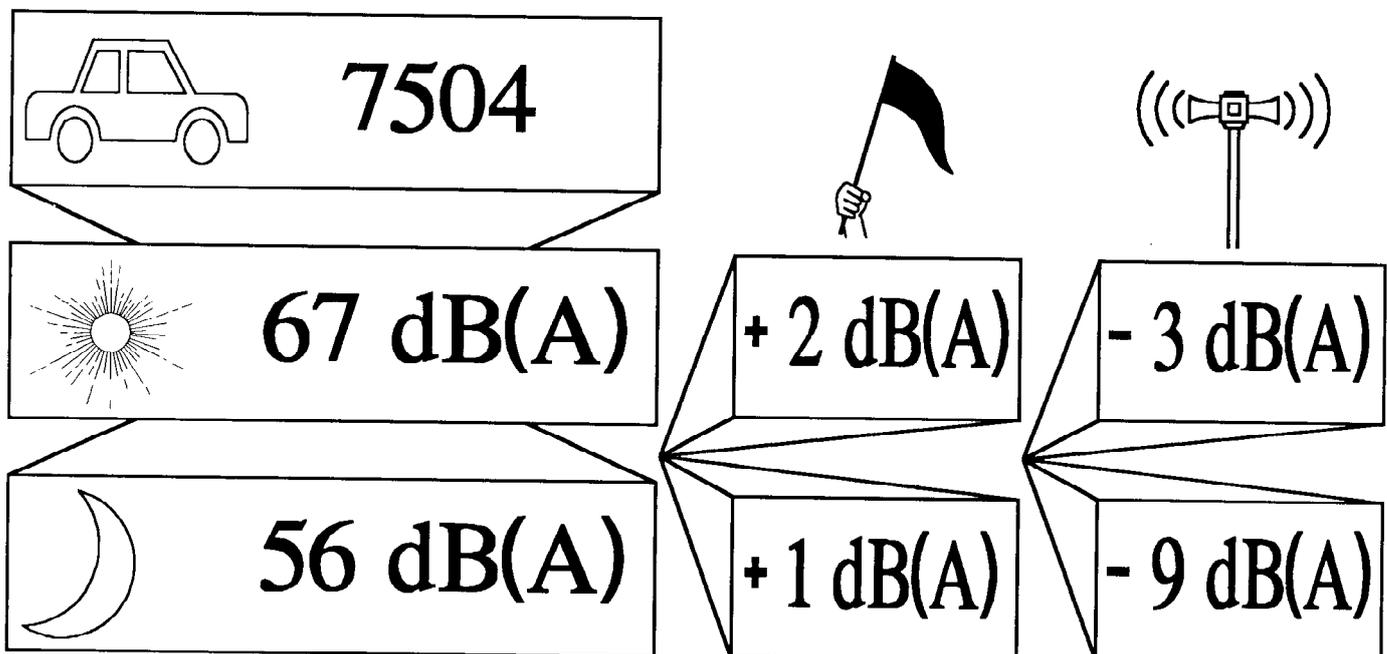


Rue de la Dixence



La création du parking du Scex amènera une augmentation probable du bruit...

Degré de sensibilité III



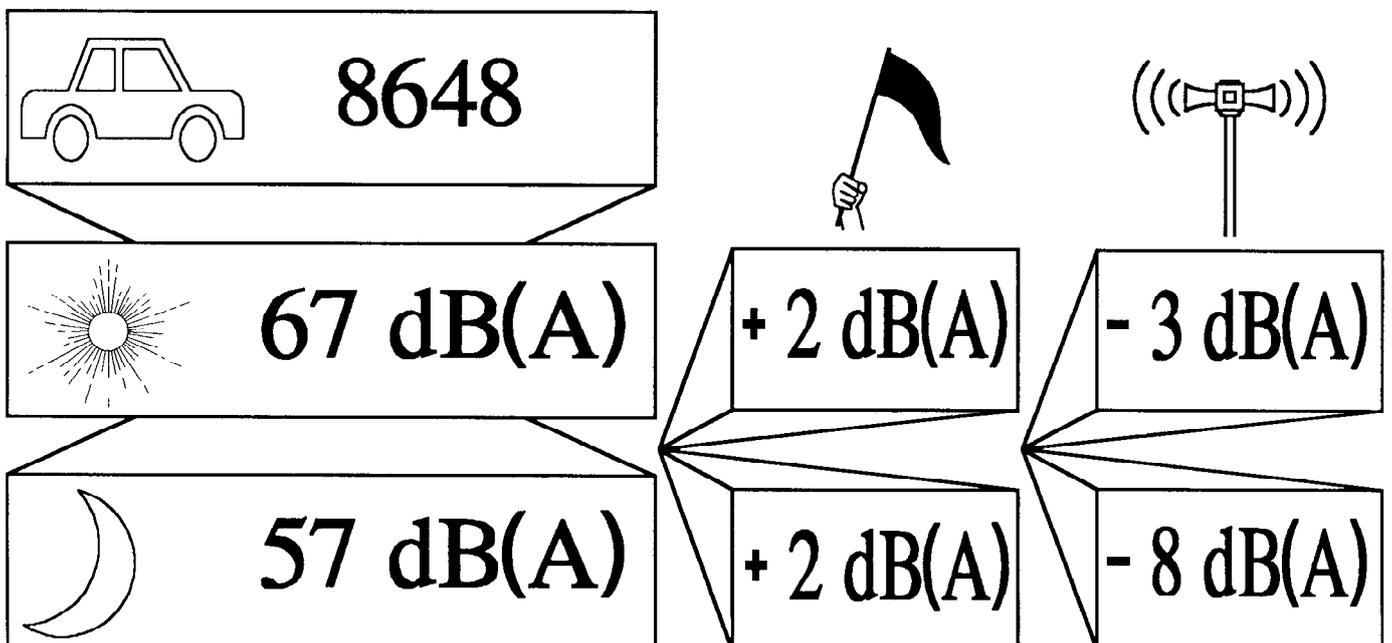
Rue du Scex 18



POINTS DE MESURE	NIVEAU GLOBAL D'IMMISSION Leq			
	[dBA]	[dBA]	[dBA]	[dBA]
	(moy, j)	Δ	(moy, n)	Δ
Rue du Scex 4	67	2	58	3
Rue du Scex 16	67	2	58	3
Place du Scex 11	55	- 10	46	- 9
Petite Place du Scex 3	60	- 5	50	- 5
Rue des Cèdres 24	65	0	54	- 1

Continuons à construire des parkings au centre ville

Degré de sensibilité III

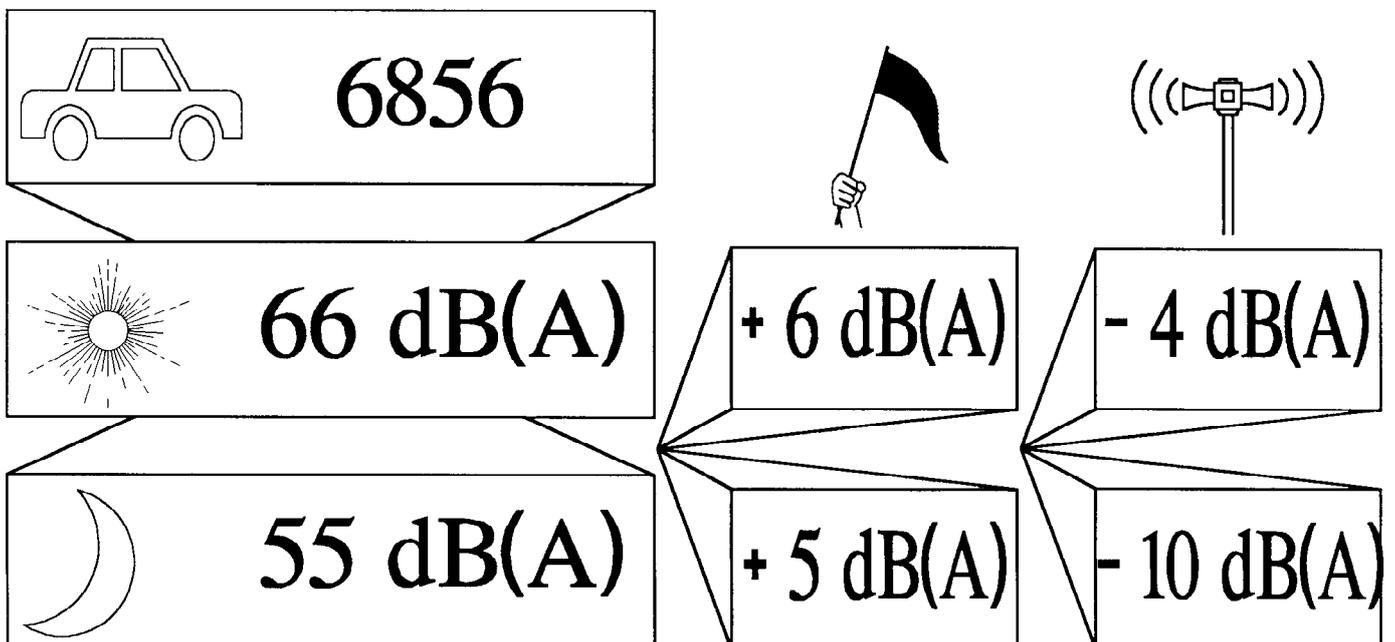


Avenue des Petits-Chasseurs 61



Cette avenue subit, sur toute sa longueur, pratiquement les mêmes valeurs de nuisance sonore... bien au-dessus des normes.

Degré de sensibilité II



9.3.3 Le chemin de fer



L'Entreprise des CFF a également procédé à des mesures et a élaboré, dans un premier temps, un cadastre approximatif: «L'assainissement des installations des CFF sera effectué sur la base d'un programme d'assainissement. Ce dernier sera établi en tenant compte de l'urgence de chaque cas et devra être approuvé par l'autorité d'exécution, c'est-à-dire l'Office fédéral des transports. Dans une première étape, un cadastre approximatif des immisions a été établi, afin de pouvoir délimiter le périmètre d'étude. Il fixe, pour les zones à bâtir concernées, les secteurs conflictuels possibles touchés par le bruit ferroviaire et désigne indirectement, les secteurs des zones à bâtir pour lesquels les valeurs limites d'immission sont respectées avec certitude.

Pour les CFF, le cadastre approximatif permet de mettre en évidence les tronçons ferroviaires le long desquels aucune obligation d'assainir n'existe. Simultanément, il représente une aide à la planification des études détaillées ainsi qu'à l'estimation de leurs coûts.

Pour les Cantons et les Communes le cadastre approximatif fournit aussi de précieuses informations: il indique aux autorités compétentes où il convient d'exiger une expertise de bruit, lors de la délimitation de nouvelles zones à bâtir, de la viabilisation de zones à bâtir existantes et de l'octroi de permis de construire. Il montre également aux Cantons et aux Communes où les degrés de sensibilité devraient être attribués en première urgence. Par ailleurs, le cadastre approximatif donne un premier aperçu sommaire de la problématique liée au bruit ferroviaire dans les secteurs considérés.

Les données d'émission actualisées et les degrés de sensibilité en vigueur constituent la base pour la réalisation d'une seconde étape: l'établissement du cadastre de bruit. L'Office fédéral des transports, en tant qu'autorité d'exécution, devra remettre le cadastre de bruit de tous les chemins de fer à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage à la fin du mois de mars 1992. En raison de la capacité actuelle des bureaux d'ingénieurs et du fait qu'à beaucoup d'endroits, les degrés de sensibilité n'ont pas encore été attribués légalement, ce délai ne pourra pas être respecté dans tous les cas. L'établissement du cadastre de bruit se fera dès lors par étapes en fonction de l'urgence des assainissements qui seront requis par la suite.» [4]

«Un dépouillement des données du cadastre de bruit effectué pour le territoire du Ier arrondissement CFF a donné les résultats suivants:

- dépassement des valeurs d'alarme dans	60 Communes (18%)
- dépassement des val. limites d'imm. dans	155 Communes (47%)
- dépassement des val. de planification dans	28 Communes (8%)
- valeurs de planification respectées dans	90 Communes (27%)» [4]

Notons au passage que les valeurs d'alarme ont été dépassées principalement entre Lausanne et Genève et à proximité immédiate des villes d'Yverdon, de Bienne, de Fribourg et de Berne.

En ce qui concerne le Canton du Valais trente-cinq communes ont été examinées. Il en ressort que:

*«- dans 19 Communes la valeur limite d'immission est dépassée
- dans 8 Communes la valeur de planification est dépassée
- dans 8 Communes il n'y a pas de dépassement.» [4]*

Aucune commune valaisanne ne voit sa valeur d'alarme dépassée.

La ville de Sion fait partie des 19 Communes les plus touchées de notre canton. Les CFF écrivent: *«Le territoire de votre Commune présente une charge sonore moyenne. Les valeurs limites d'immission sont certes dépassées, mais les valeurs d'alarme sont respectées. Dans le cadre du cadastre de bruit qui sera établi au cours de la prochaine étape, la situation quant au bruit sera examinée en détail, de manière à ce que les mesures d'assainissement nécessaires puissent être prises.» [4]*

9.3.4 L'aéroport

En préambule nous ne pouvions pas parler de l'aéroport sans citer ici la pétition lancée en 1986 par quelques personnes sensibles au problème du bruit contre l'extension prévue des infrastructures aéroportuaires sédunoises. En effet un mouvement d'humeur relativement important avait surgit dans le quartier de Châteauneuf et avait mobilisé la population. Les signataires, dans leur lettre du 24 juin 1986 au président de la Commune demandaient entre autres:

«- de renseigner officiellement la population de Sion et des communes environnantes sur la circulation aérienne ayant comme point d'atterrissage et de démarrage l'aéroport de Sion; sur les modes d'utilisation de l'aéroport, ses usagers, sa rentabilité;

- d'établir les répercussions matérielles supportées par la population locale (impôts, pollution, bruit, diminution du tourisme de plaine et du coteau, départ des gros contribuables, atteintes à la santé);

- de surseoir à la réalisation de tout projet de développement et d'agrandissement de l'aéroport jusqu'à ce que la population de Sion et des communes environnantes, dûment informée, ait pu se prononcer.»

La suite on la connaît: agrandissement des infrastructures aéroportuaires, mise en place d'un système de radioguidage aux instruments, perte financière importante, etc. !!!!

L'aéroport de Sion est mixte: deux trafics aériens bien distincts se côtoient: les civils et les militaires.

Jusqu'à ce jour l'OPB ne comporte aucune prescription régissant des normes pour ce type d'aéroport. Les avions civils doivent répondre à des normes définies dans l'OPB Annexe 5. L'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage nous a indiqué que l'Annexe 8 prochainement présentée au Conseil Fédéral édictera des normes pour les «militaires» et prendra en compte le cas particulier des aéroports mixtes tel que celui de Sion.

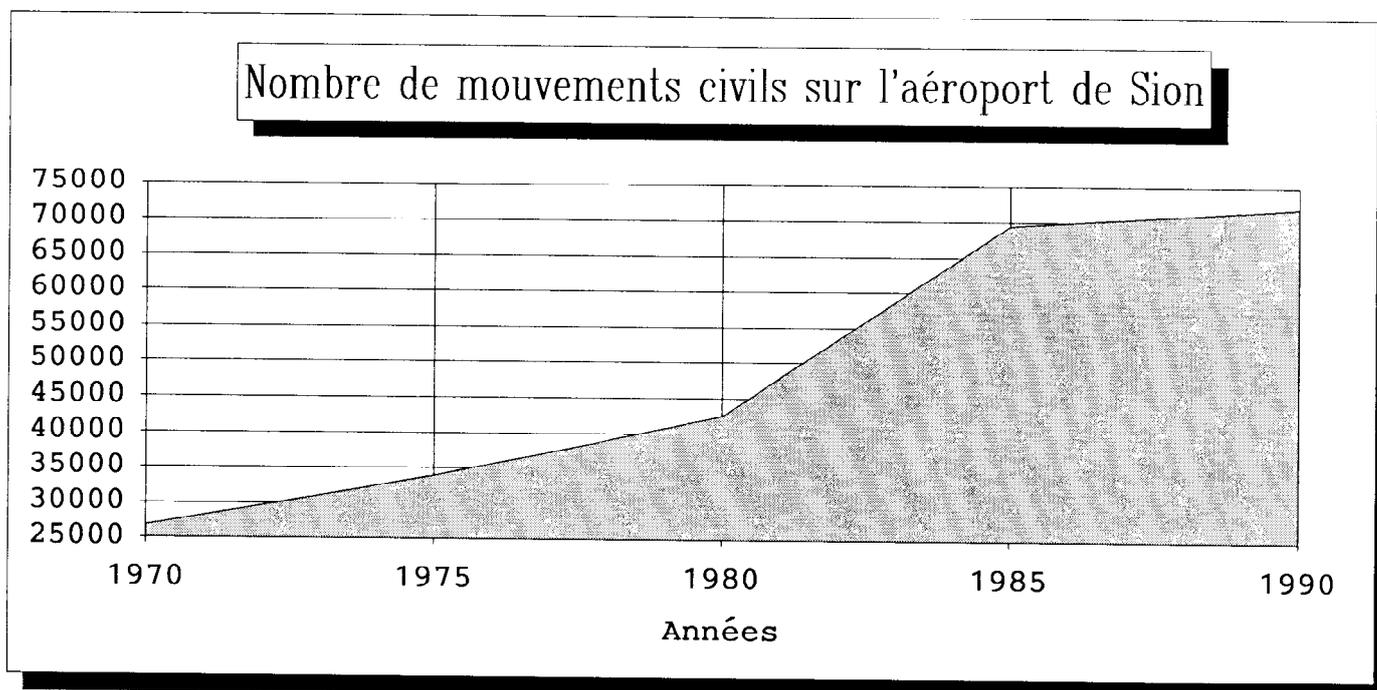
Afin de respecter les normes de l'OPB et pour lutter contre les nuisances du bruit les autorités communales ont mis, il y a quelques mois à l'enquête publique la construction d'une paroi antibruit le long de l'aéroport (entre la voie CFF et le tarmac) de la rue Hermann-Geiger à la sortie Ouest du quartier de Châteauneuf-Sion. Naturellement cette infrastructure (haute d'environ 2 mètres 50) coupera uniquement le bruit des avions au sol. Le bruit des atterrissages et décollages resteront identiques.

La Commune de Sion a également mis au point une taxe d'atterrissage en fonction du bruit valable pour les avions à réaction sur le modèle exact de celle en vigueur à l'aéroport de Zürich-Kloten. A ce sujet il est intéressant de noter que les Boeing 747 ne sont pas taxés... pourtant *«ce sont les B-747 qui dépassent le plus souvent et le plus largement les niveaux sonores limites fixés par l'aéroport de Zürich!!!»* [28]

Les avions à hélice d'une masse inférieure ou égale à 5,7 t sont également imposés selon le tableau suivant:

Classe A	Fr. 7.-- par tonne
Classe B	Fr. 4.-- par tonne
Classe C	Fr. 2.-- par tonne
Classe D	Fr. 0.-- par tonne

Il est tout de même intéressant de constater l'évolution toujours plus importante des mouvements d'avions sur l'aéroport sédunois. Notons au passage que sur les 72082 mouvements aériens civils de l'année 1990 37149, soit le 51,53%, concernent l'écolage!!! Les installations d'approche aux instruments apportera-t-elle une accentuation de cette progression? C'est ce que souhaite probablement nos autorités sinon elles n'auraient pas investis autant d'argent...



L'hélicoptère, aussi fantastique qu'il soit, cause de gros problèmes de nuisances. Citons pour exemple les épandages d'engrais de plus en plus courant. De 1989 à 1990 c'est 22% de mouvements supplémentaires (de 5122 à 6253) qui ont été enregistrés. Selon la Municipalité sédunoise il est prévu d'implanter la future zone de décollage de ces engins au sud de l'aéroport (côté militaire) afin d'abaisser le niveau de bruit perceptible dans le quartier de Châteauneuf. D'autre part les survols de la capitale valaisanne ne sont autorisés que dans des cas d'extrême nécessité et doivent être soumis pour examen au commissaire de police, Monsieur Dominique Bertholet qui nous a déclaré avoir une politique restrictive en la matière.

.....
ET LES NUISANCES?
.....

En écoutant nos autorités communales et cantonales on a véritablement l'impression que le développement de l'aéroport de Sion n'apportera, à l'avenir, qu'avantages et bienfaits économiques. Dans leurs discours le problème des nuisances est systématiquement écarté au profit de la sacro-sainte économie.

L'éventuelle fermeture de l'aérodrome de la Blécherette à Lausanne (37'000 mouvements par an) aura pour conséquence d'amener encore plus de vols d'écolage en Valais. Il est également intéressant de souligner que Sion se trouve être le deuxième aéroport de Suisse romande en importance avec 85'500 mouvements par an (civils et militaires confondus) derrière Genève-Cointrin qui en totalise 148'000 !!

L'arrivée de plus gros avions (charters, par exemple) amènera également une croissance des nuisances dues au bruit et ce ne sont pas les buttes antibruit promises par nos autorités qui changeront grand-chose à ce niveau.

Au sujet du bruit justement il semblerait que les avions militaires occultent totalement dans l'idée des riverains le bruit que font les appareils civils!! Faut-il dès lors admettre sans restriction cette nuisance comme une simple fatalité?

On peut également se poser bien d'autres questions: quel sera l'impact de la pollution aérienne sur l'air du Valais central si ce trafic augmente? Notre canton n'a-t-il pas déjà suffisamment de problèmes dans ce domaine? Et que penser des fameux «vols de nuit» (depuis 6 heures le matin jusqu'à passé 21 heures...) que le président de la capitale valaisanne espère instaurer avec un acharnement sans précédent? La population du bassin sédunois aura donc ainsi le loisir de se faire réveiller régulièrement par des vrombissements de réacteurs... La proximité des montagnes n'a-t-elle pas également pour effet d'agir comme une incroyable «caisse de résonance»? Et que penser du fait que les avions (en approche d'atterrissage) survolent à très basse altitude une zone d'habitation où vivent près de 1000 sédunois? Les accidents déjà survenus avec des avions légers (il y a quelques années près de la Migros, le 15 août 1989 à côté de la piscine de Sion et le 12 janvier 1992 proche de la gare!) risqueront à l'avenir d'être nettement plus graves.

10. Les moyens de lutte contre le bruit

10.1 La nécessité d'une vision globale

«La fixation des degrés de sensibilité doit avoir lieu, conformément à l'OPB, dans le cadre de l'établissement des plans d'affectation. On observe parfois que les degrés de sensibilité ont été fixés, dans des cas d'espèce, à l'occasion d'assainissements ou de la réalisation de certains projets de construction. Même si cette manière de procéder est inévitable dans des cas exceptionnels, par exemple en relation avec des projets routiers urgents, il y a toutefois lieu de relever qu'en règle générale la politique du coup par coup, voire du "raccourci", empêche une vision globale (telle la fonction et l'intégration d'un quartier dans la structure de l'urbanisation) et, par conséquent, des solutions équilibrées; elle constitue une entorse à la fixation démocratique des plans.» [37]

10.2 Détermination de l'affectation du sol

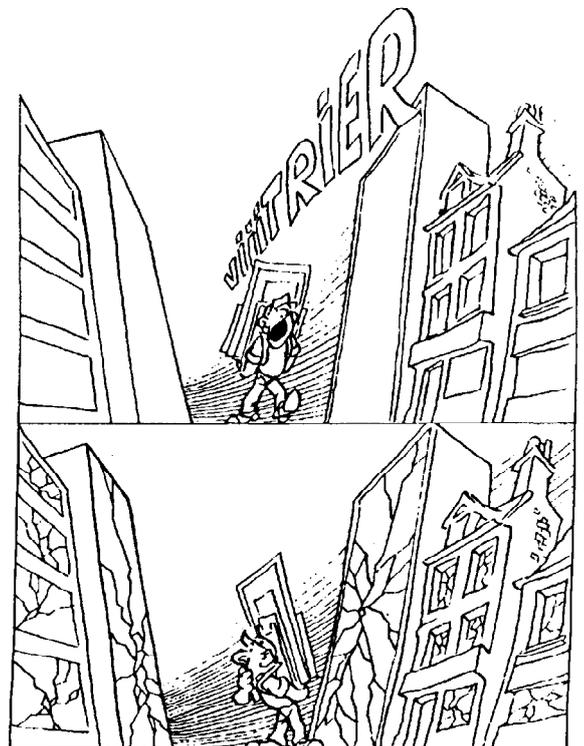
«Au premier plan de la prise d'influence au titre de la planification, c'est-à-dire de l'aménagement, il y a la prévention du bruit. Cela vaut également lorsqu'on adopte pour prémisses le fait que l'espace urbain est, pour l'essentiel, "bâti" et donc bruyant. Il importe donc d'empêcher de nouvelles utilisations servant au séjour durable de personnes dans les zones fortement exposées au bruit, même lorsqu'on restreint de la sorte des attentes sur le plan économique. Concrètement, cela signifie:

- Pas de délimitation de zones à bâtir et autres zones nécessitant une protection accrue contre le bruit sur des territoires où les immersions sonores dépassent la valeur de planification, pour autant qu'il ne soit pas possible de respecter ces valeurs même au prix de mesures de planification, d'aménagement, ou de construction.
- Pas d'équipement de zones à bâtir déjà délimitées dans lesquelles les valeurs de planification ne peuvent être respectées même au prix de mesures complémentaires relevant de la planification, de l'aménagement ou de la construction.» [38]

10.3 L'architecture

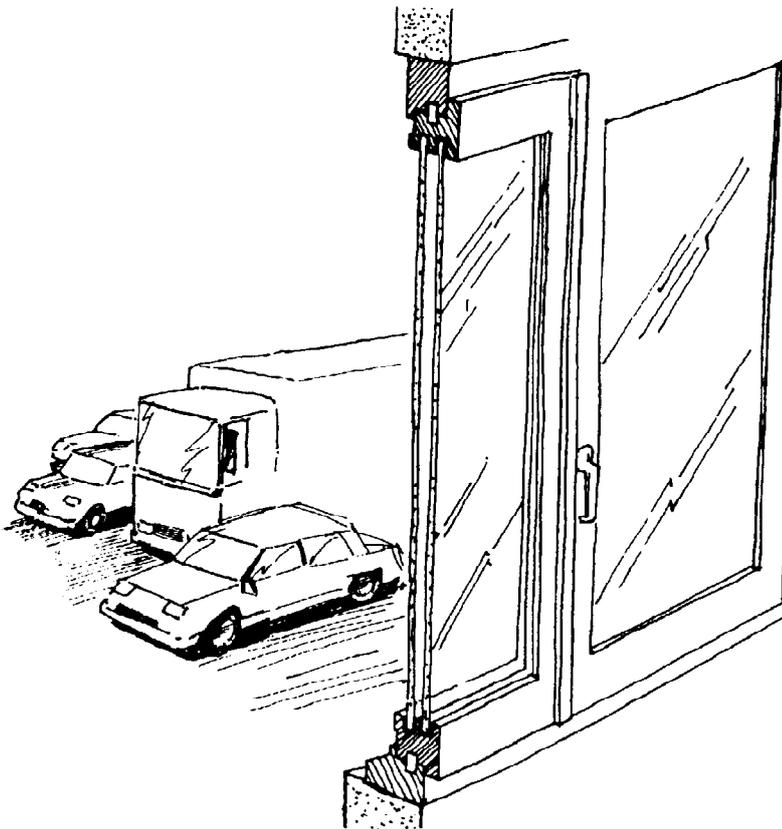
«Déjà lors de l'élaboration des règlements de construction ou des plans d'affectation communaux, il faut tenir compte des degrés de sensibilité et des valeurs limites d'exposition au bruit.» [12]

«L'urbanisme du bruit est un urbanisme à plat: les étages supérieurs des immeubles ne sont pas moins vulnérables au



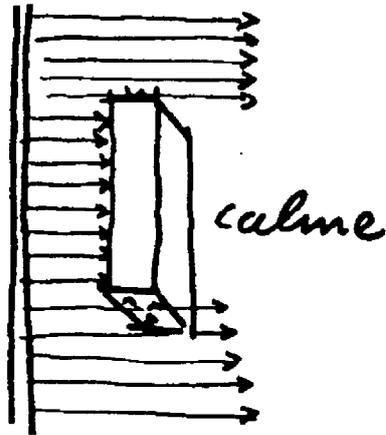
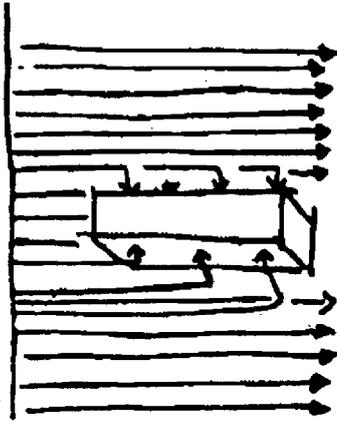
bruit que les étages inférieurs. Autrement dit, l'idée que les étages inférieurs sont plus favorables aux commerces ou aux bureaux, et les étages supérieurs plus favorables à l'habitation, est une idée fautive du point de vue du bruit» [17]

«La façade des bâtiments constitue dans bien des cas le dernier obstacle utilisable pour réduire le bruit perçu. L'isolement acoustique d'une façade de qualité courante est d'environ 20 dB(A). Cet isolement peut être porté à 30 dB(A) moyennant quelques précautions très simples pour un coût limité. Un isolement de 35 dB(A) sera obtenu par des huisseries de très bonne qualité et des vitrages acoustiques étudiés... [...] Mais cette solution ne résout qu'imparfaitement le problème des logements exposés: elle permet d'accéder à un confort appréciable seulement fenêtres fermées. Des progrès dans cette voie sont souhaitables et probables: la prise en compte du bruit dans la conception architecturale des immeubles est devenue une nécessité et peut aboutir, dans l'avenir, à des solutions élégantes et très performantes. C'est également au niveau de la conception de l'urbanisme (emplacement des activités, distribution des volumes bâtis sur les emprises disponibles), que l'on trouvera les meilleures solutions aux problèmes de bruit.» [2]

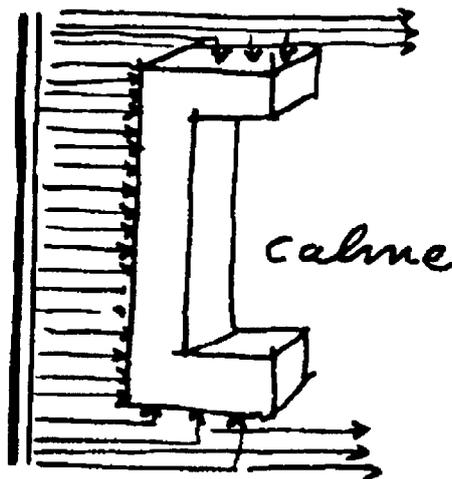
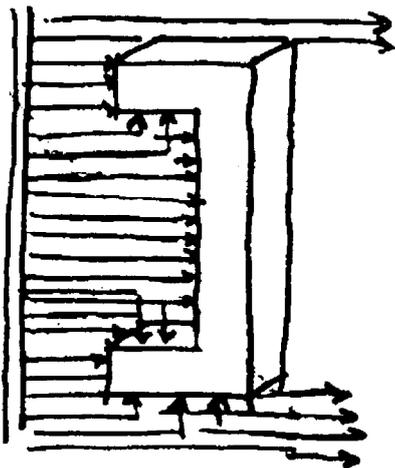
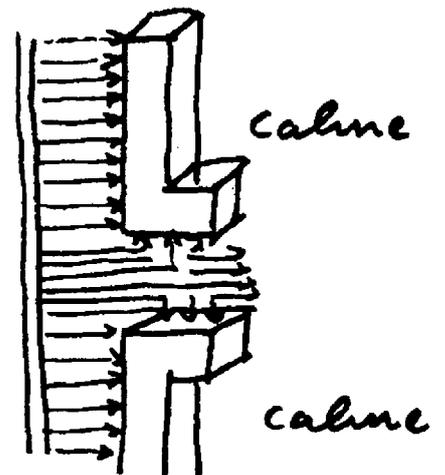
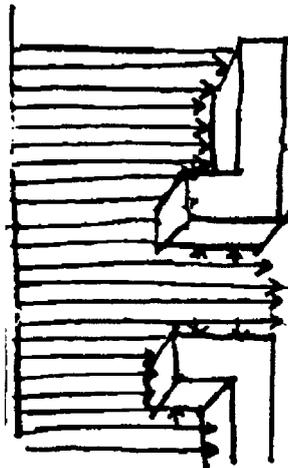


«Les fenêtres sont des obstacles efficaces au bruit pourvu qu'elles soient bien construites et restent fermées. Or après diverses expériences d'immeubles à air conditionné, on sait que la liberté de laisser une fenêtre ouverte ou fermée est une qualité précieuse pour les occupants des immeubles, autant pour des raisons fonctionnelles et climatiques que pour des raisons sociaux-culturelles. C'est pourquoi l'amélioration des qualités d'isolation acoustique des fenêtres ne doit pas être considérée comme une mesure suffisante de lutte contre le bruit: c'est une mesure utile, mais qui ne supprime pas la nécessité de réduire le bruit à sa source, à savoir essentiellement le trafic.» [17]

L'orientation des bâtiments peut avoir une grande efficacité contre le bruit; voyons sur la page suivante les différents types de construction que l'on peut rencontrer et les effets qu'ils ont sur le bruit:



«Ces trois exemples montrent bien que par une judicieuse implantation des bâtiments il est possible de réduire la surface de façade exposée au bruit et de dégager des façades calmes qui pourront être utilisées pour y loger les pièces sensibles.» [19]



«L'idée que l'îlot traditionnel constitue une bonne forme pour la protection contre le bruit sort donc renforcée:

- la forme des volumes bâtis constitue un moyen efficace de protection contre le bruit, et ce qu'elles que soient les activités qui occupent la cour; faut-il admettre que l'unité de l'espace de la cour engage les occupants à développer une sorte de «solidarité du silence», qu'ils soient habitants ou entrepreneurs?
- les affectations des cours doivent d'autant plus être contrôlées qu'elles sont situées dans des îlots hybrides déjà exposés au bruit des rues environnantes.» [17]

10.4 Le trafic automobile

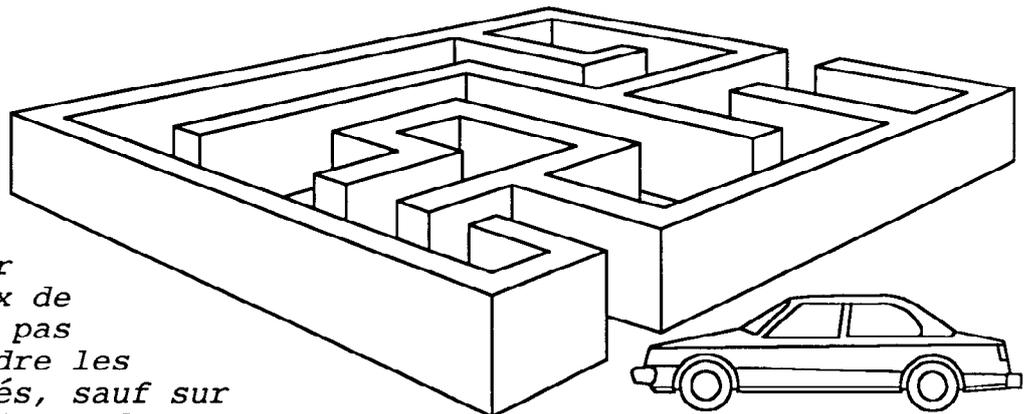
10.4.1 Réduction du bruit à la source

«- Limites d'émission pour les véhicules à moteur;

- Améliorations dans la conception des véhicules afin de réduire les émissions sonores;
- Incitations financières pour la production et l'utilisation de véhicules peu bruyants;
- Etiquetage des produits et programmes éducatifs destinés aux consommateurs afin d'encourager l'utilisation de véhicules peu bruyants et l'adoption de comportements de conduite silencieux.» [29]

10.4.2 Plan de circulation cohérent

«Les politiques de contrôle ou de gestion du trafic automobile, qui visent à agir seulement sur la vitesse des véhicules et la fluidité du trafic pour réduire les niveaux de bruit, ne semblent pas permettre d'atteindre les objectifs recherchés, sauf sur



des portions de voie ou des quartiers limités: faibles gains par rapport à des ressources, à une mise en oeuvre et à un contrôle souvent importants. Par contre, les plans de circulation qui visent à distribuer les volumes de trafic selon les différentes voies de circulation existantes ou nouvellement créées, en cherchant à préserver des quartiers calmes pour concentrer les nuisances sur quelques axes, sont plus efficaces. [...] Par ailleurs, certains pays, tels que les Pays-Bas, envisagent d'adopter des politiques beaucoup plus volontaristes qui s'attacheraient à un effort de réduction en volume des trafics dans les villes; ces politiques seront fondées sur une approche globale de gestion des déplacements urbains et régionaux, une gestion concertée de tous les modes de transport, y compris les transports publics, et une tarification de l'usage des routes par les particuliers. Au regard des perspectives de croissance du trafic de transport terrestre, voitures particulières ou camions, cette approche marque bien que toute politique de lutte contre le bruit des transports doit être étroitement coordonnée (ou «intégrée») avec une politique globale des transports, qui prenne dûment en compte l'ensemble des facteurs d'environnement.» [29]

10.4.3 Diminution de la vitesse

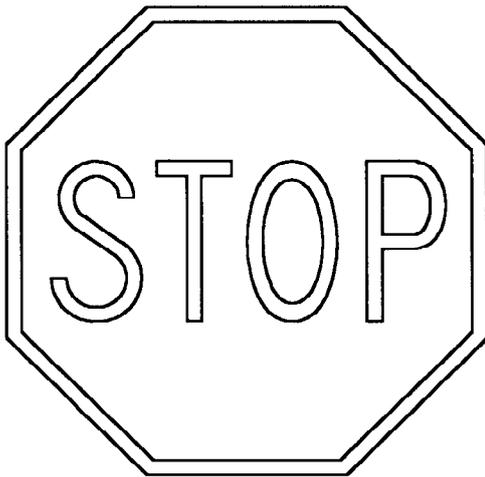
«Les mesures de modération du trafic, et notamment la limitation de la vitesse à 30 km/h, peuvent permettre de gagner au moins 5 dB(A), ce qui équivaut à réduire le trafic de moitié. Le résultat de ces mesures

peut être un élargissement considérable des secteurs calmes à l'intérieur des quartiers urbains (degré de sensibilité II au sens de l'OPB).» [17]



10.4.4 Politique de stationnement

«Toute place de stationnement créée en centre-ville est un encouragement supplémentaire à utiliser l'automobile, puisqu'elle renforce l'espoir de l'utilisateur de trouver à se garer: elle est donc génératrice de trafic et de bruit, précisément là où la crise de la circulation est la plus vive. Pour bien circuler, il faut au contraire enlever aux utilisateurs l'espoir de se garer, c'est-à-dire diminuer autant que possible le nombre de places de stationnement offertes.» [17]



Dans l'étude de l'impact sur l'environnement du garage souterrain du Scex on peut lire: «Le projet du garage souterrain du Scex doit donc viser à assainir une situation et non à favoriser l'expansion du trafic privé. Dans cette optique, une augmentation massive de l'offre en places de parc n'est pas souhaitable. Dès lors, une restructuration de l'offre de stationnement en surface dans le secteur est nécessaire, parallèlement à la mise en service du projet.»

Stop aux parkings en ville !!

«La construction de parkings de dissuasion est en relation directe avec le niveau sonore des rues, puisqu'elle est la condition d'une réduction notable du trafic pendulaire. Ces mesures d'infrastructure devraient pouvoir à ce titre bénéficier des subventions fédérales.

L'installation de fenêtres antibruit n'est qu'un pis-aller, puisqu'elle condamne les habitants à vivre les fenêtres fermées. Les investissements pourraient plus utilement être affectés à des travaux d'infrastructure visant à réduire la circulation.» [17]

Les mesures suivantes (priorités 1989-1993 !!!) ont été relevées dans le mémoire de M. Jacques de Preux, conseiller communal, président de la Commission d'environnement à Sion:

- «- Réduction importante du trafic routier en ville;
- Limitation du parking en ville;
- Création de parkings de dissuasion à la périphérie et de "park and ride";

- Zone de vitesse à 30 km/h;
- Utilisation de la bicyclette [...]»

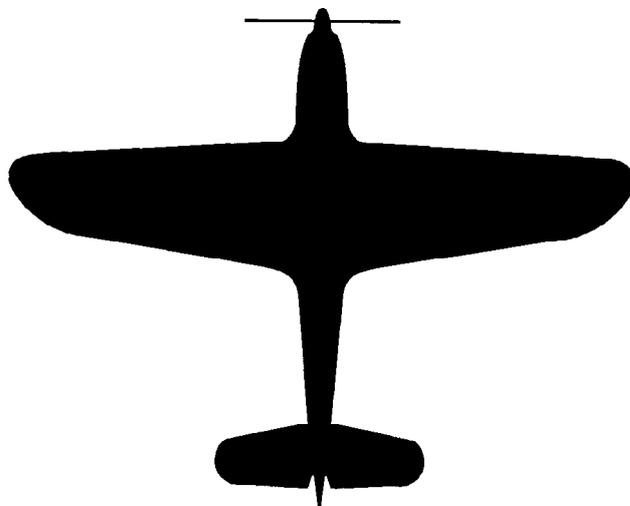
10.4.5 Autres...

- Aménagement forestier ou buttes antibruit (lorsque la place le permet);
- Pose de parois antibruit aux abords d'axes autoroutiers, en particulier;
- Recherche de revêtements routiers plus silencieux;
- «Imposition de restrictions horaires et géographiques pour les véhicules bruyants.» [27]
- Moins utiliser son véhicule privé; préférer la marche à pied, le vélo voire les transports publics.

10.5 Le trafic aérien

«Il faut continuer à encourager la lutte contre le bruit à la source et faire usage de normes appropriées pour la faire triompher.

- Dans le but de soutenir la lutte contre le bruit à la source, il convient de créer des conditions plus attrayantes pour l'utilisation d'avions moins bruyants.
- Le règlement d'exploitation de chaque aéroport doit, si nécessaire, restreindre le trafic de fin de semaine de telle manière que le besoin justifié de repos et de détente de la population soit respecté. Cette recommandation concerne notamment les circuits d'aéroports particulièrement gênants (vols d'école et d'exercice). Il convient de tendre à une répartition plus uniforme des vols sur tous les jours de la semaine.» [41]



- «- Réduction du bruit à la source par des changements de procédure d'approche;
- Réduction du trafic dans les temps de repos et le week-end;
- Interdiction de types d'avions très bruyants» (GUIDE DE L'ENVIRONNEMENT - L'EXEMPLE DE SION)

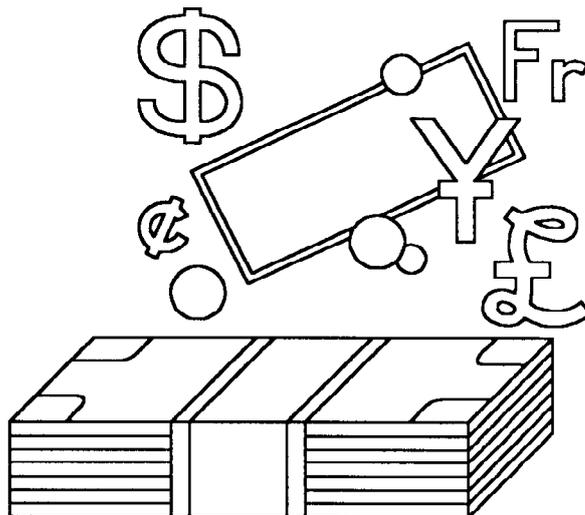
10.6 Le trafic ferroviaire

La brochure annexée au présent «Courrier des Conseillers» apporte déjà quelques éléments de réponse.

10.7 Parlons millions...milliards...

«La lutte contre le bruit est considérée comme étant la deuxième tâche décennale des communes, après l'épuration des eaux usées. Si, pour cette dernière, les investissements totaux avoisinent les 30 milliards, la lutte contre le bruit est estimée à 15 milliards.

Si énorme que soit cette somme, il s'agit là d'un investissement nécessaire à la protection du bien-être et de la santé - pour garder notre habitat vivable. Il est prévisible que ces milliards seront l'objet de bien des convoitises: [...] des conflits surgiront à propos de l'équilibre entre les mesures limitant le bruit à la source (p. ex. limitation du trafic, de la vitesse) qui sont efficaces, moins coûteuses, écologiquement plus favorables mais d'application politique difficile, et les mesures de protection passives (p. ex. vitrages spéciaux, murs aveugles, remblais) qui sont souvent un pis-aller coûteux, moins efficace, générateurs d'autres nuisances, mais dont la fabrication fait marcher la machine économique, bâtit des fortunes et accroît notre PNB...» [9]



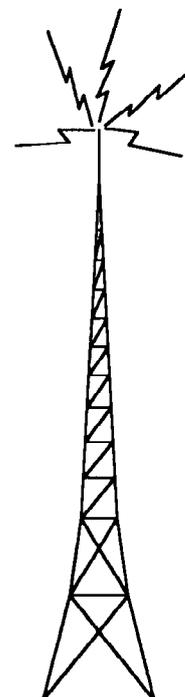
«Selon l'Office fédéral de la protection de l'environnement, les mesures antibruit le long des routes, imposées par les nouvelles valeurs limites coûteront près de 1,8 milliard de francs. La Confédération assumera la moitié de ces frais en puisant dans la caisse alimentée par les droits de douane sur les carburants.» (Journal Construire du 25.3.1987)

11. L'information

11.1 Sensibilisation des techniciens et des élus.

«Depuis 1983, plus de 42 cours de formation à l'OPB ont été organisés par la Division de lutte contre le bruit et fréquentés par quelque 1900 personnes. Pourtant, les cantons romands éprouvent beaucoup de difficultés à appliquer l'ordonnance, précisément faute de personnel formé.» (AFFAIRES PUBLIQUES)

«Dans de nombreux domaines, les politiques de lutte contre le bruit dépendent d'une mise en oeuvre décentralisée. Si détaillées et si précises soient-elles, les réglementations édictées au niveau national resteront lettre morte si elles ne sont pas appliquées par les centai-



nes, voire les milliers d'acteurs qui, quotidiennement, réalisent des dossiers techniques, engagent des travaux, planifient le développement local, contrôlent les initiatives privées (autorisation concernant les constructions de logements ou d'usines, par exemple) et surveillent les comportements bruyants (mesures de police à l'égard des conducteurs et des habitants).

La sensibilisation des techniciens et des élus à la lutte contre le bruit est un élément primordial du succès des politiques. Peu de pays, cependant, se sont engagés réellement dans des programmes de formation et de sensibilisation à l'intention de ces acteurs essentiels.

[...] peu d'élus responsables des politiques d'urbanisme dans les villes sont réellement formés et sensibilisés aux problèmes de bruit et peu de fonctionnaires ont les connaissances techniques appropriées pour mettre en oeuvre les politiques de lutte contre le bruit avec compétence et efficacité. De plus les techniciens et les élus engagés dans la lutte contre le bruit ont souvent des responsabilités additionnelles. Dans de nombreux cas, il est beaucoup plus efficace de créer des équipes spécialisées dans la lutte contre le bruit; faute de quoi, le bruit passe le plus souvent après d'autres objectifs de l'action publique locale, lorsqu'il n'est pas tout simplement négligé.» [29]

11.2 Importance de l'information

«Les incitations non économiques sont essentiellement employées dans le domaine de la sensibilisation, de l'information et de la formation. Elles jouent un rôle fondamental et complémentaire des réglementations, dans la mesure où elles aident à en préparer l'acceptation par les divers publics concernés et à en assurer la compréhension.

En effet, des personnes plus conscientes et plus averties admettent plus aisément la nécessité de réglementations qui leur paraîtraient sans cela peut-être superflues, voire pénibles à supporter. Avec l'aide d'une action d'information et de sensibilisation, les désagréments éventuels d'une politique globale de lutte contre le bruit, qui comporte inévitablement des contraintes, des interdictions ou des restrictions, peuvent être mieux compris et les risques de rejet réduits. Le public et les décideurs prennent ainsi conscience des coûts et des dommages liés au bruit, et des bénéfices qu'il est dès lors possible de retirer de la lutte contre le bruit.» [29]

«L'expérience de pays tels que le Japon et la Suisse a montré que les campagnes d'information ou de sensibilisation menées au niveau local sont plus efficaces que celles menées au niveau national.» [29]

12. Critiques...

12.1 Faiblesse des priorités politiques

«Le bruit continuera d'être un problème, et on constate le désir croissant du public pour un environnement local de meilleure qualité et sa préoccupation devant la multiplication des sources et des lieux

sonores.

Il est dès lors étonnant d'observer le décalage qui existe: si le bruit arrive le plus souvent en tête des préoccupations dans les sondages d'opinion concernant l'environnement local, il bénéficie pourtant rarement d'une priorité dans les politiques d'environnement, que ce soit au niveau national ou local.

On peut tenter d'expliquer un tel décalage par certaines caractéristiques de la nuisance sonore:

- La mauvaise connaissance de l'exposition au bruit, et le fait que ses effets sont peu mesurés par rapport à d'autres problèmes de pollution;
- La multiplicité des sources sonores et le caractère local de nombreux problèmes (bruits de voisinage en particulier), qui rendent toute action cohérente complexe à mettre en oeuvre (elle peut même être estimée impossible dans certains cas);
- La carence de la formation et la faible sensibilisation des décideurs aux problèmes du bruit;
- L'absence d'accidents majeurs dus au bruit, alors qu'un grand nombre d'avancées dans le domaine des politiques d'environnement ont été faites à la suite d'accidents majeurs: le bruit ne tue pas;
- Le fait que les effets sur la santé et l'équilibre psychologique, même s'ils sont aujourd'hui assez bien connus, ne sont pas encore généralement perçus par les pouvoirs publics comme pouvant créer des dommages importants;
- Le caractère apparemment temporaire et fugitif du bruit: à l'inverse des pollutions, le bruit ne s'accumule pas dans le temps et son effet le plus directement perçu, la gêne, semble, à la plupart des personnes mal informées disparaître lorsque le bruit cesse;
- La relative protection dont certains quartiers résidentiels font preuve en matière de bruit, à l'inverse de ce qui se passe pour la pollution de l'air, par exemple.» [29]

12.2 Critiques face à la commune

«Trop peu de villes peuvent affirmer qu'elles se sont donné les moyens d'analyse adaptés pour prendre correctement en compte les niveaux de bruit dans la conception des plans de circulation, à côté des autres critères d'évaluation et de choix (urbanisme, gestion de la circulation, choix modal, économie, accessibilité, pollution de l'air).» [29]

Les problèmes de pollution de l'air et du bruit sont indissociables. Indiscutablement seule une refonte du trafic automobile en zone urbaine apportera les effets désirés. Notre Municipalité est-elle prête à se lancer dans cette bataille? Même si des changements lents de conception des circulations se fait sentir au sein de notre administration il n'est pas certain que les responsables tant politiques que des services communaux concernés ne soient disposés à réduire drastiquement l'afflux des véhicules dans notre ville. La politique du stationnement défendue par nos responsables (rotation plus importante des places de parc existantes + augmentation du nombre de places disponi-

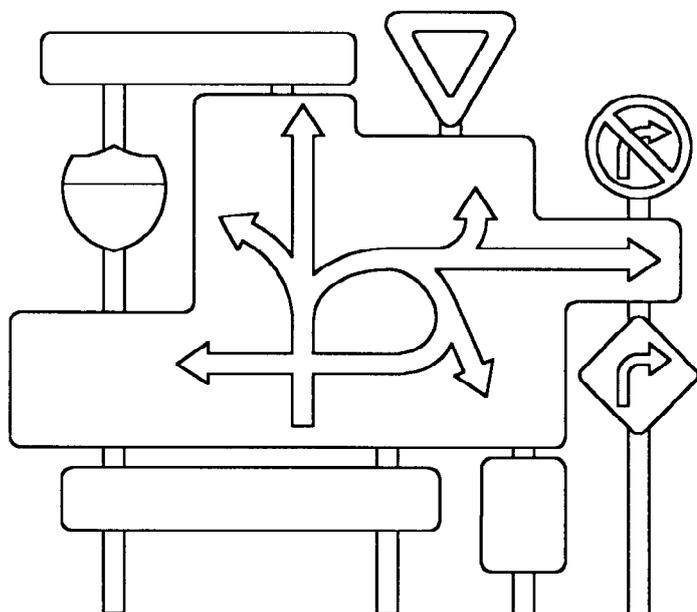
bles par la création de parkings à la périphérie du centre-ville) ne va absolument pas dans le sens d'une politique cohérente en matière de lutte contre les nuisances du trafic automobile. Pourtant des solutions existent et celle-ci ont déjà été maintes fois répétées tout au long de nos différents numéros du «Courrier des Conseillers»!!!

Il ne faut pas se leurrer. Même si les mentalités se modifient inexorablement certains lobbys ont encore la vie dure

Le développement du trafic aérien tel que souhaité par nos autorités n'aura qu'un seul effet: augmenter significativement les nuisances sonores ainsi que la pollution de l'air en Valais. L'autorisation des vols de nuit souhaitée par la Municipalité sédunoise diminuera d'autant la qualité de vie pour un nombre très important d'habitants du Valais central.

13. Conclusion

13.1 Conception d'ensemble



«Les perspectives étudiées dans plusieurs pays montrent qu'en l'absence d'un renforcement notable des politiques de lutte contre le bruit et d'une amélioration de leur mise en oeuvre, l'évolution de l'exposition des populations au bruit sera globalement négative, même si la situation peut être améliorée localement par des politiques spécifiques très volontaristes, telles que l'interdiction de la circulation dans certaines zones, la construction d'écrans acoustiques le long des voies rapides et les détournements de circulation.»
[29]

L'intensité du trafic actuel ne laisse que très peu de liberté pour prendre des mesures locales: la réduction du trafic dans une rue donnée risque purement et simplement de détourner la circulation et ses nuisances dans les rues voisines. Les actions localisées doivent donc nécessairement s'accompagner d'actions d'ensemble visant à réduire le volume global du trafic.

«Le bruit n'est pas un problème mineur ou secondaire qu'on pourra résoudre par une série de mesures limitées. [...] la réduction du bruit est un grand problème urbain, comme les problèmes connexes de la pollution de l'air et celui de la circulation. Sa solution réclame une nouvelle conception volontaire de l'aménagement de la ville, permettant de passer de l'état de fait que peut enregistrer un cadastre du bruit aujourd'hui, à un état souhaitable défini par un cadastre normatif qu'il nous appartient de décider.» [17]

13.2 ... et les efforts personnels

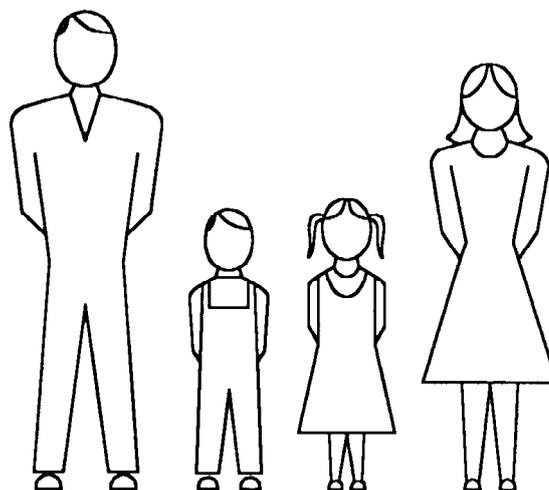
«Comme dans tous les autres domaines de la protection de l'environnement, chacun peut apporter sa contribution pour améliorer la situation.» [12]

«Nous ne pouvons pas opposer le silence absolu aux bruits intenses. L'un n'est pas plus supportable que l'autre.

En fait si les bruits composent un paysage sonore, nous avons besoin qu'il soit de qualité, comme nous l'exigeons déjà du paysage visuel.

Un paysage sonore de qualité ne gêne pas l'intelligibilité des communications, ne doit perturber ni les comportements, ni la vigilance. Il peut pré-

server votre intimité: quand le bruit de fond est trop faible, tous les bruits, toutes les communications sont clairement perçus. Il faut établir un compromis entre les bruits utiles et nécessaires et les bruits inutiles et désagréables entre le monde urbain et chacune des personnes qui y vivent. Mais attention souvenons-nous que nous sommes tous tour à tour les récepteurs du bruit des autres, et les producteurs de nos propres bruits (automobilistes, voies commerciales, etc.)» [2]



«Hier tenu pour une fatalité, le bruit rejoint aujourd'hui les arguments militant en faveur d'un changement radical de conception des transports urbains. Si le trafic automobile n'est pas globalement réduit, les mesures de protection contre le bruit réclameront des inves-

tissements considérables. Il convient de s'interroger sur l'avenir dans une perspective plus large. Les villes sont beaucoup plus anciennes que l'automobile, elles dureront plus longtemps qu'elle. Faut-il engager des travaux coûteux et irréversibles pour tenter d'adapter la ville à l'automobile, alors que nous sommes au contraire en voie d'adapter les transports à la ville ?» [17]



14. Bibliographie et références

- [1] «*Bruit des avions: choisir le bon système de mesure*», Vivre Demain No 96 de novembre 1989, SPE
- [2] «*Bruit des transports terrestres - Notions élémentaires*», CETUR F-BAGNEUX, janvier 1982
- [3] «*Bruit et circulation urbaine*», bulletin de l'UNI-GE, Théma No 5.1988
- [4] «*Cadastre approximatif des immissions - commune de Sion*», Division principale des travaux et Section Ouvrages d'art Environnement des CFF, Lausanne, 1989
- [5] «*Ce bruit qui court*», article dans le journal «Construire» No 13 du 25 mars 1987
- [6] «*Classement en fonction du bruit des avions à hélice*», OFAC, Section de l'environnement, édition du 18.07.1991
- [7] «*Conférence de presse sur le bruit*», SPE, Genève, 16.04.1991
- [8] «*Des décibels à 15 milliard*», article paru dans «La Suisse» du 27.04.1990
- [9] «*Dossier sur le bruit*», bulletin Ecoscope No 2 de 1990 des Médecins en faveur de l'environnement
- [10] «*Echo-Bulletin*», No 12 de Novembre 1991, département de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire, Etat du Valais
- [11] «*Effet du bruit sur la santé et les comportements*», les dossiers du CETUR No 26, Juin 1985
- [12] «*Gare au bruit!*», communiqué de presse du service de la protection de l'environnement du canton du Valais sur «Le décret sur la protection de l'environnement III» le 6.6.1991
- [13] «*Info-environnement, risques de troubles auditifs*», Bulletin Résonances de Novembre 1991
- [14] «*Instructions pour la détermination et l'évaluation des immissions de bruit aux abords des routes*», cahier de l'environnement No 57, Office fédéral de la protection de l'environnement, Berne, janvier 1987
- [15] «*L'attribution des degrés de sensibilité*», Direction des travaux publics du canton de Berne, Berne, décembre 1988
- [16] «*Le bruit*», bulletin Protection de la nature de Novembre 1989 de la Ligue Suisse pour la Protection de la Nature, Bâle
- [17] «*Le bruit dans la ville*», cahiers d'urbanisme, Ville de Genève, mai 1989
- [18] «*Le bruit et la santé*», SPE, Genève, bulletin No 11, Juin 1991

- [19] «*Le bruit et la ville*», CETUR F- Bagnex, Réédition novembre 1978
- [20] «*Le bruit mis sous ordonnance*», article paru dans «24 heures» du 1.11.1990
- [21] «*Le bruit: un casse-tête à vaincre*», Journal de l'AST d'octobre 1989
- [22] «*Le SCPE tend l'oreille*», fiche écoactive No 6/septembre 1991 du service cantonal de la protection de l'environnement, Neuchâtel
- [23] «*Les communes romandes et l'ordonnance sur la protection contre le bruit*», Peter Knoepfel, Journée d'étude de l'ASPAN, 26.04.1990
- [24] «*Les dispositions légales et réglementaires sur la protection contre le bruit*», Claudio Cereghetti, ASPAN, Berne
- [25] «*Les effets du bruit sur l'homme*», Dr. M.-A. Boillat, Professeur associé, UNI médecine et d'hygiène du travail, Lausanne
- [26] «*L'optique de deux architectes*», bulletin d'information Aménagement du territoire 4/90
- [27] «*Lutte contre le bruit*», A. Seiler, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne, avril 1990
- [28] «*Lutte contre les nuisances du trafic aérien*», ARAG, Genève, janvier 1991
- [29] «*Lutter contre le bruit dans les années 90*», OCDE Paris, ISBN 92-64-23457-8, 1991
- [30] «*Musique et troubles de l'ouïe*», brochure No 84001f. de la CNA, 1985-1990
- [31] «*Nouveau règlement des taxes, aéroport de Sion*», AIC bulletin Série B 26/91 du 2 mai 1991.
- [32] «*Options cantonales en matière de protection de l'environnement*», département de l'environnement, Etat du Valais, 1988
- [33] «*Ordonnance concernant les zones de bruit des aéroports régionaux exploités en vertu d'une concession*» du 9 mars 1984
- [34] «*Ordonnance sur la protection contre le bruit*», du 15 décembre 1986 (Etat le 1er octobre 1988)
- [35] «*Position des associations de riverains des aéroports de Bâle, Genève, Zürich avant l'établissement des valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports nationaux*», ARAG, Genève, 1989
- [36] «*Propositions de médecine préventive pour la protection contre le bruit nocturne*», Trad. conférence donnée par le Pr. Dr. B. Griefhan lors de l'assemblée générale de l'Union Européenne le 30 mars 1990 à Glattbrugg, Zürich (Union Européenne contre les Nuisances des Avions, Genève)
- [37] «*Protection contre le bruit - Impulsion pour une réhabilitation globale*», bulletin d'information Aménagement du territoire 4/90

- [38] «Protection contre le bruit et aménagement - Un problème d'actualité», bulletin d'information Aménagement du territoire 4/90
- [39] «Restrictions en vue», article paru dans «La Suisse», du 5.7.1990
- [40] «Une nuisance oubliée: le bruit», Vivre Demain No 95 de septembre 1989, SPE, Genève
- [41] «Valeurs limites d'exposition au bruit de l'aviation légère», 3ème rapport, Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immissions pour le bruit, octobre 1981
- [42] «Valeurs limites d'exposition au bruit du trafic ferroviaire», 4ème rapport, Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immissions pour le bruit, septembre 1982
- [43] «Valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier», 1er rapport, Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immissions pour le bruit, juin 1979
- [44] «Voirie urbaine», Guide général de la voirie urbaine, conception, aménagement, exploitation, CETUR F- Bagneux
- [45] «Y'a comme un bruit...», article paru dans le journal "Greenlight" 3/1991 de la Banque Populaire Suisse, Berne.

