

## **La sécurité et la quiétude des résidents du boulevard de Portland entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord, ainsi que des résidents riverains des rues secondaires transversales.**

Destinataire: Conseil Municipal de la Ville de Sherbrooke, Hôtel de Ville de Sherbrooke

Date de présentation: 12 août 2013 à 19 h

Auteurs de cette présentation: René Allard et Alexis Rampin

---

Cette présentation a été réalisé au meilleur de nos connaissances. Nous souhaitons qu'elle saura démontrer avec justesse la situation jugée très préoccupante quant à la qualité de vie des résidents du boulevard de Portland et ceux vivant à sa proximité, entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier. Ce document est en complément de la pétition déposée le 12 août sur le même sujet signée par près de 100 personnes.

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont collaboré généreusement à la réalisation de cette présentation.

### **OBJET DE LA PRÉSENTATION:**

Le présent document a pour but de demander aux autorités de la Ville de Sherbrooke d'interdire la circulation lourde, en tout temps, sur le boulevard de Portland entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord, au motif que la sécurité et la quiétude des résidents se trouvent sérieusement compromises pour les raisons que nous vous énumérerons.

La présente démarche a aussi pour but de demander aux autorités de la Ville de Sherbrooke d'agir promptement et efficacement contre les véhicules bruyants et les comportements délinquants qui troublent la quiétude des résidents de ce secteur de la Ville et qui mettent en danger leur sécurité.

### **LA CIRCULATION LOURDE ET LES RISQUES À LA SÉCURITÉ**

Le boulevard de Portland est une des artère les plus achalandée de l'agglomération de Sherbrooke dans l'axe est-ouest. Ce boulevard est emprunté par des milliers d'automobiliste dans leurs déplacements quotidiens. Le passage d'autobus urbains et scolaires est fréquent sur ce boulevard qui est un corridor privilégié par les véhicules d'urgences et il est identifié comme un axe structurant pour le transport collectif dans le schéma d'aménagement de la Ville de Sherbrooke. Finalement la circulation lourde y est permise entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord de 7h à

22h, soit un tronçon de 1,3 kilomètre de longueur.

Nous croyons que l'addition de tous ces usages a franchi le seuil du tolérable pour les résidents riverains de cette artère située au cœur d'un quartier résidentiel et qui, de surcroit, est désigné aire patrimoniale pour une large portion du tronçon. Il semble évident que ce tronçon du boulevard de Portland est surutilisé et de plus, pour des usages qui ne conviennent pas à sa réalité de quartier résidentiel.

Nous considérons que la circulation lourde sur cette portion du boulevard de Portland comporte des risques importants à la sécurité pour les raisons suivantes:

- La largeur des voies entre le boulevard Queen-Victoria et la rue Ontario est d'à peine 3 mètres, les camions et autobus, qui circulent sur des voies aussi étroites frôlent les trottoirs et par conséquent les piétons.
- La circulation à vélo est périlleuse aux heures d'affluence et beaucoup de cyclistes choisissent d'emprunter les trottoirs pour leur sécurité.
- La vitesse y est élevée, les signataires de la pétition ont observé des vitesses dépassant les 60 km/h et ce pour tous les types de véhicules, y compris les autobus de la CMTS.
- La marge de manoeuvre en situation d'urgence est quasi inexistante. Un véhicule lourd n'a pas la maniabilité d'une automobile ce qui rend les manoeuvres d'évitement difficiles voire hasardeuses.
- Il y a des écoles, des garderies, des parcs et le Pavillon Argyll à proximité. Les étudiants de l'école Mitchell-Moncalm sont nombreux à utiliser les transports en commun et à circuler sur les trottoirs le long de cette section étroite du boulevard de Portland, tout comme des groupes d'enfants qui fréquentent les garderies du quartier.
- Le bruit élevé généré par la circulation lourde nuit à la perception des signaux de dangers.
- Le stationnement en bordure n'est pas possible sur le tronçon visé. Les résidents dont les entrées de cour donnent directement sur de Portland doivent souvent accéder au boulevard en marche arrière avec tous les risques que cela comporte. Cette situation est très préoccupante pour les résidents rencontrés lors de la signature de la pétition.
- La circulation de véhicules lourds ajoute une pression induite la circulation automobile et est un facteur de stress pour tous les usagers.

## **NUISANCE À LA QUIÉTUDE ET À LA SÉCURITÉ**

La quiétude et la sécurité des résidents sont menacées:

- par la vitesse élevée
- par des comportements délinquants de certains automobilistes (fortes accélérations, courses de rue, crissements de pneus, musique tonitruante, etc...)
- par l'usage abusif et non réglementaire de systèmes d'échappements très bruyants sur de véhicules de tous types et de motocyclettes;
- par l'utilisation injustifiée du frein moteur(Jacob);

## **NIVEAU DE BRUIT AUX ABORDS DU BOULEVARD DE PORTLAND**

Depuis quelques années le niveau de bruit dû à la circulation est de plus en plus élevé aux abords du boulevard de Portland, plus particulièrement entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord. Il atteint des valeurs inquiétantes, avoisinant les 90 décibels, lors du passage de camions, entre autres. Par conséquent, les résidents de cette artère voient leur qualité de vie, leur quiétude et même leur santé affectées par ce fléau de plus en plus insupportable. Rappelons que le bruit est reconnu par l'OMS, (Organisation Mondiale de la Santé) comme un agresseur important à la santé des populations vivant en milieu urbain. Il faut donc prendre tous les moyens pour le réduire, voire l'éliminer.

## **OBSERVATION ET ANALYSE DE LA SITUATION**

Depuis plusieurs années déjà, la densité de la circulation va en augmentant sur les artères principales de la ville de Sherbrooke et sur le boulevard de Portland en particulier. L'implantation du Carrefour de l'Estrie a marqué, au milieu des années 70, un changement important à cet égard. Aujourd'hui, après plus de quarante années de croissance, la densité de la circulation est telle qu'il y a quotidiennement des embouteillages sur cette artère, ce qui était encore rarissime dans les années 90.

L'implantation du plateau St-Joseph, l'implantation de nouveaux commerces et de nouvelles entreprises à proximité du réseau autoroutier à l'entrée nord-ouest de Sherbrooke, le prolongement du boulevard Lionel-Groulx, l'augmentation de la population associée au développement domiciliaire de cette partie du territoire de Sherbrooke sont les principales raisons de cette explosion du flot automobile et, par conséquent, du niveau de bruit qui y est associé. Le boulevard de Portland est utilisé comme alternative à la rue King qui souffre elle aussi de congestion importante à l'occasion. Les signataires de la pétition craignent fortement que le prolongement prochain du boulevard de Portland ne fasse qu'augmenter cette tendance et tous les inconvénients associés.

À la densité élevée de la circulation dont nous venons de faire état, d'autres facteurs nuisant à la quiétude et à la sécurité s'ajoutent:

La circulation de véhicules lourds: Le bruit généré par les véhicules lourds ont pour principales sources soit: leur moteur, leur système d'échappement, leur ventilateur du système de refroidissement, leur frein moteur(Jacob) ainsi que les bruits de bennes ou remorques, les bruits de suspension, de déplacements de cargaison, etc.

L'état de la chaussée: L'état de la chaussée dans la voie de droite présente des signes évidents de détérioration, particulièrement là où sont situés les regards. De plus, puisque la chaussée n'est pas assez large pour y aménager, comme il est recommandé, un corridor de 0,7 mètre pour y placer les regards d'égouts destinés au drainage, les véhicules lourds et les autres véhicules doivent donc circuler directement sur les regards, ceci occasionne des rebondissements de charge générateurs de bruits et de vibrations importants en plus de causer une détérioration prématurée de l'infrastructure. Ces cyclistes qui empruntent cette voie s'exposent à des dangers en évitant cet obstacle.

Frein moteur: L'utilisation du frein moteur double ou triple le niveau de bruit généré par les véhicules lourds. Selon un spécialiste en mécanique consulté, l'utilisation du frein moteur est optionnelle, c'est une aide au freinage qui ne devrait être utilisé qu'exceptionnellement en milieu urbain. Nous constatons que les camions incendie circulant sur le boulevard de Portland utilisent systématiquement le frein moteur, certains camions lourds, y compris ceux de la Ville, l'utilisent fréquemment. Nous croyons que les conducteurs de véhicules municipaux devraient être exemplaires à cet égard et n'utiliser le frein moteur que pour les situation qui le commande expressément. L'invitation timide de la Ville à utiliser le frein moteur avec modération n'a pas eu les effets attendus, il faudrait prévoir, selon nous, des mesures ou des directives plus rigoureuses.

Silencieux inefficaces: Les silencieux inefficaces, défectueux ou modifiés de voitures, motocyclettes, mobylettes et de camions, sont des causes importantes de bruit excessif et ne semblent pas faire l'objet d'attention particulière de la part des autorités à la Ville de Sherbrooke. Il est pourtant précisé au code de la sécurité routière, aux articles 258, 259 et 260, que tout véhicule doit être muni d'un système d'échappement conforme aux normes établies et que nul ne peut vendre un système non conforme ou encore faire effectuer sur un véhicule automobile une opération permettant de supprimer ou réduire l'efficacité du système d'échappement. À titre de référence, les policiers de la ville de Granby ont émis plus de 1000 contraventions en rapport avec ces articles depuis 2010, les résultats semblent intéressants car le nombre de contravention émises est en baisse importante passant de 674 en 2010 à 109 en 2012. Qu'en est-il à la ville de Sherbrooke. Pouvons-nous espérer de la part des autorités municipales une prise de position ferme afin que l'enjeu de la lutte au bruit devienne une priorité à laquelle il faut s'attaquer courageusement et dans une perspective à long terme. Le message doit être clair et sans équivoque, et les actions doivent être déterminantes.

La vitesse: la vitesse excessive est un phénomène fréquent, selon les témoignages recueillis, on nous a fait part de nombreux accidents causés par cette dernière. Il semble que les contrôle policiers sont rares sur cette portion du boulevard de Portland. La topographie en pente et contre pente du boulevard de Portland empêche, par endroit, une vision sur de longue distance et la vitesse élevée ne laisse souvent que peu de temps pour réagir et pour freiner en cas d'urgence. Cette situation est très, très préoccupante pour toutes les résidents rencontrés.

Le niveau de bruit émis par la circulation automobile est directement relié à la vitesse, plus la vitesse est élevée et plus le niveau sonore correspondant est élevé. Faire respecter la vitesse de 50 km/h sur

le boulevard de Portland aurait un impact positif sur le niveau sonore ainsi que sur la sécurité.

Une étude réalisée en France en 2011 (ref1, page 65 et suivantes) mentionne que: « réduire la vitesse s'inscrit également très favorablement dans le cadre d'un programme d'amélioration de la sécurité routière ou de la qualité de l'air. En effet, réduire la vitesse sur la route entraîne un quadruple effet positif sur l'environnement sonore, la qualité de l'air, la sécurité routière et la valeur urbaine pour les zones riveraines, pour un coût en infrastructures négligeable. C'est également, comme propose le cas de Grenoble, un moyen de maîtriser l'organisation du territoire, en favorisant l'accessibilité aux services. »

Impact sonore: Les riverains du boulevard de Portland et ceux vivant à sa proximité, entre les Boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier, sont exposés à des niveaux de bruit pouvant atteindre de 80 à 90+ décibels en période de pointe. À titre comparatif, lorsque le trafic est arrêté, le niveau de bruit se situe aux environs de 45-50 décibels à environ 10 mètres de la rue, ce qui permet de converser aisément sans élever la voix. Le niveau de bruit augmente aux environs de 60 décibels lorsque le trafic automobile est moyen. La conversation est déjà plus difficile.

Les véhicules automobiles, camionnettes, motocyclettes, scooters aux pots d'échappements modifiés, trafiqués, inopérants (straight pipe), peuvent porter ces niveaux de bruit à 75-90 décibels le tout dépendant du comportement du conducteur et de la densité de ce genre de véhicules. Le trafic lourd pour sa part génère aisément un niveau de base supérieur à 75 décibels, pouvant atteindre 95 décibels.

À titre informatif, le niveau de bruit double à chaque augmentation de 3 décibels. Une augmentation de 10 décibels signifie donc un niveau de bruit 10 fois supérieur; 60 décibels est 10 fois plus bruyant que 50 décibels, 70 décibels est 100 fois plus bruyant que 50 décibels. Que dire de 80, 90 décibels!

Dans un tel environnement sonore, l'ouverture des fenêtres est un luxe, il n'est pas rare que l'on se fasse tirer abruptement du sommeil par un véhicule ou une moto pétaradant ses nombreux décibels. La qualité du sommeil en souffre évidemment.

Le bruit, au delà d'un certain niveau, est un agresseur reconnu à la santé et on ne peut s'y habituer contrairement à une certaine croyance populaire.

## QUESTIONNEMENTS

- Comment se fait-il que le trafic lourd soit encore permis sur le boulevard de Portland entre Belvédère et Jacques-Cartier, dans ce quartier patrimonial au zonage résidentiel, sur un tronçon de 1,3 kilomètres seulement? Cette situation nous apparaît incompréhensible d'autant plus que cette portion résidentielle du boulevard de Portland est la plus étroite avec une densité de population élevée.
- Comment se fait-il que des vitesses élevées, excessives et les comportements dangereux ne soient pas, ou soient si peu réprimés dans ce secteur de la Ville?
- Comment se fait-il que les freins moteurs et les silencieux inefficaces ou modifiés soient-ils autant tolérés à Sherbrooke.
- Comment se fait-il que les impacts sur la sécurité, la quiétude et la qualité de vie des résidents du boulevard de Portland ne soient pas considérés dans le Schéma

d'aménagement et de développement 2012-2017 qui prévoit l'utilisation maximale du boulevard de Portland pour la circulation automobile, les véhicules d'urgence et en fait un axe structurant pour le transport en collectif?. Au chapitre des stratégies et orientations d'aménagement et de développement de ce Schéma révisé, les stratégies sur le devenir sociétal et sur le devenir environnemental sont silencieuses sur la composante sonore de notre environnement, un aspect des plus important, voire prioritaire, sur la qualité de vie des citoyens.

- Quel est l'impact que peut avoir cette tolérance des autorités municipales sur les valeurs foncières et locatives des propriétés du secteur à moyen et long terme?. Certains résidents ont mentionné que la vente de maison et la location d'appartement était plus difficile à proximité immédiate du boulevard de Portland. La qualité de vie et la sécurité sont des facteurs considérés dans l'achat d'une résidence et la location d'un appartement. Un environnement jugé non sécuritaire et bruyant n'attire pas la clientèle et on comprend ceux qui préfèrent s'établir en banlieue où dans les quartiers périphériques, grossissant ainsi le trafic de transit et la pollution atmosphérique.

Il y a un risque réel de dépréciation foncière si des mesures adéquates et efficaces ne sont pas mises en place rapidement. L'assiette fiscale de la Ville pourrait éventuellement en être affectée négativement.

- Quelle est la logique appliquée à la Ville de Sherbrooke quand vient le temps d'établir des corridors de circulation à haute densité, de déterminer les limites de vitesses ou d'établir le plan de circulation lourde? À titre d'exemple, lors du récent prolongement du boulevard Lionel-Groulx, un mur anti-bruit a été érigé afin de protéger au maximum la quiétude d'un quartier résidentiel haut de gamme. De plus la vitesse y a été limitée à 50 km/h, ce qui semble peu élevé pour un boulevard qui ne comporte aucun accès résidentiel direct, qui ne comporte qu'un arrêt situé loin de toute résidence et qui ne comporte pas de pente significative. Est-ce que cette limite de vitesse est établie pour limiter les bruits de circulation? Dans le présent cas, tout porte à croire que la qualité de vie des résidents vivant à proximité de cette nouvelle artère ait été un facteur déterminant dans sa conception globale et sa mise en fonction.

Sur ce même boulevard Lionel-Groulx, le trafic lourd a été banni entre la rue King et le boulevard de Portland en 1997, suite à une décision du conseil municipal. Ce tronçon du boulevard Lionel-Groulx a pourtant été conçu et aménagé pour accueillir sécuritairement la circulation lourde. L'interdiction de circulation lourde sur ce tronçon du boulevard Lionel-Groulx a des effets collatéraux importants car les véhicules lourds circulant en direction est sur le boulevard de Portland ne peuvent emprunter le boulevard Lionel-Groulx pour rejoindre la rue King. Ils doivent obligatoirement tourner à gauche sur Lionel-Groulx pour ensuite transiter via la rue Prospect jusqu'au boulevard Jacques-Cartier et, de là, se diriger vers le boulevard de Portland ou la rue King. En 2013, la logique voudrait que ce tronçon de Lionel-Groulx retrouve sa vocation initiale et accueille la circulation lourde.

#### Autres considérations:

- La sécurité et la qualité de vie sont des valeurs prioritaires pour les Sherbrookoïses, il est attendu de la part des autorités de la Ville de Sherbrooke qu'elles en fassent aussi leurs priorités pour le bien être de tous.
- Lutter contre la pollution par le bruit contribue ainsi à créer une ville plus saine et riche d'une qualité de vie plus agréable.

- Sur une partie du boulevard de Portland, principalement le secteur désigné aire patrimoniale, il y a un phénomène d'amplification du bruit causé par la réflexion du bruit sur les murs des résidences qui sont situées près du boulevard et qui comportent en général deux ou trois étages.

## PISTES DE SOLUTION

- Interdire la circulation lourde sur le boulevard de Portland entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord et n'y autoriser que la livraison locale.
  - Faire respecter la limite de vitesse à 50 km/h; la sécurité en sera accrue et le niveau de bruit réduit. De plus, selon certaines références, cette vitesse permet un débit maximal de circulation. Tout le monde y gagne
  - Bannir les silencieux modifiés; identifier les véhicules et les conducteurs délinquants; exiger des correctifs.
  - Effectuer la réfection de la chaussée aux alentours des regards d'égouts ou de drainage.
  - Reconnaître que le bruit, au delà d'un certain niveau, est une source de pollution et une agression, que cela est inacceptable et agir en conséquence; élaborer et mettre en application à la Ville de Sherbrooke, une politique et un plan d'action dans le but de réduire au maximum la pollution par le bruit.
  - La Ville de Sherbrooke doit assumer ses responsabilités et donner l'exemple en se dotant de véhicules à faible niveau d'émission sonore, ce qui n'est pas la situation présentement. Les véhicules lourds de la Ville de Sherbrooke (autobus, camions benne, camions de collecte d'ordures et de recyclage, camions incendie, camions d'entretien des rues, etc...) sont parmi les plus bruyants.
  - Informer et sensibiliser la population quant au bruit et ses effets sur la santé. La réduction du bruit doit devenir une préoccupation de tous et de chacun; c'est une question de civisme et de respect.
  - Dénoncer les comportements délinquants et mettre en place des mesures pour les faire changer ces comportements.
  - Encourager les comportements exemplaires.
  - Synchroniser les feux de circulation ou mettre en place d'autres mesures qui permettraient d'obtenir un flot de circulation régulier à une vitesse de 50 km/h . En plus d'inciter au respect de la limite de 50 km/h, cette mesure aurait pour effet de diminuer l'émission de gaz à effets de serre en réduisant les arrêts, les freinages, les reprises et accélérations.
- Offrir une subvention aux résidents du boulevard de Portland, aux résidents limitrophes et ceux des artères principales pour la réalisation de travaux d'insonorisation des habitations exposées à des niveaux de bruit dépassant 65 décibels ou autres niveaux de bruit jugé limite(ceci est une mesure

de mitigation!).

## ATTENTES

Il est donc attendu que la Ville de Sherbrooke prenne les mesures appropriées pour:

- Interdire la circulation lourde en tout temps sur le boulevard de Portland entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord.
- Faire respecter la limite de vitesse de 50 km/h.
- Faire respecter le règlement de la Ville sur le bruit nuisant au bien-être en intervenant avec rigueur envers les véhicules bruyants, les systèmes d'échappement inefficaces et les comportements délinquants.
- Inclure et mettre en priorité la réduction du bruit dans le Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Sherbrooke.

-

### - **Conclusion:**

Depuis plusieurs années déjà, les résidents du boulevard de Portland et ceux vivant à sa proximité voient la qualité de leur milieu de vie se dégrader sans cesse. La circulation lourde sur le boulevard de Portland entre les boulevards Queen-Victoria et Jacques-Cartier nord, la vitesse élevée, les nombreux véhicules avec des silencieux inefficaces et les usagers de la route aux comportements délinquants affectent grandement la qualité de vie des résidents de ce secteur de la ville. Cette situation présente des risques certains pour la sécurité des usagers de ce boulevard et celle des résidents de ce secteur de la Ville en plus de porter atteinte sérieusement à la quiétude de ces derniers.

Les riverains du boulevard de Portland sont conscients des conséquences associées à demeurer près d'une artère achalandée. Toutefois la dégradation constante de leur milieu de vie et l'inaction apparente des autorités de la Ville à prendre des mesures pour éliminer ou contrôler les agresseurs que sont la vitesse, le bruit et le manque de civisme laissent ces citoyens dubitatifs, «ils nous prennent pour acquis», disent certains.

- La qualité de vie, la sécurité et la quiétude sont des droits qui devraient être reconnus à tous les citoyens de la Ville de Sherbrooke et non des privilèges. En tant que citoyens de Sherbrooke et résidents du boulevard de Portland, nous souhaitons vivement que la réduction de la vitesse et du bruit soient prioritaires pour les administrateurs de cette Ville. Nous nous attendons à ce que des mesures énergiques soient prises afin que Sherbrooke devienne un modèle en ce qui concerne l'élimination et le contrôle de ces agresseurs pour le bien-être de tous ses citoyens et de l'image de la Ville qui vante la qualité de son environnement sur toutes les tribunes.

Nous sommes persuadés que la Ville de Sherbrooke et son administration, qui a su décrocher la présentation des Jeux du Canada 2013 et en faire une réussite, peut relever avec succès les défis identifiés ici.

En terminant, j'aimerais citer un extrait d'un article paru récemment dans la revue *The Ecologist* de Londres:

« Les décibels de l'activité humaine n'affectent pas que les animaux, mais également, de manière croissante, les hommes eux-mêmes. Selon une étude américaine, le niveau a augmenté dans les villes de 12% entre 1996 et 2005. Plus d'un tiers des Américains se plaignent du bruit et, d'après certaines enquêtes, plus de 40% d'entre eux estiment la situation si insupportable qu'ils aimeraient changer de lieu de résidence. On n'entend plus qu'un brouhaha..... Le monde est en passe d'entrer dans l'ère de la machine reine et de tous les bruits qu'elle génère.»

Une référence de l'OMS est fournie à la fin de ce document.

En espérant que ce document saura éclairer votre réflexion et conduire à la mise en place de mesures appropriées pour assurer la sécurité et quiétude de vos citoyens.

Nous vous remercions de votre intérêt et vous prions d'accepter nos salutations les meilleures.

René Allard

1085 boulevard de Portland, app.1, Sherbrooke

Alexis Rampin

350 rue du Québec, Sherbrooke

Réfl: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&ved=0CEwQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr%2FIMG%2Fpdf%2FLe\\_bruit\\_dans\\_la\\_ville\\_2011\\_cle2c6b6a.pdf&ei=QZT9UcnzIqH94APBv4HwAQ&usg=AFQjCNH65-aXgjjjWAMbsnFQYRhDSKmx8A&sig2=E4j0VipCg5AqU\\_TYAi1jLw](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&ved=0CEwQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr%2FIMG%2Fpdf%2FLe_bruit_dans_la_ville_2011_cle2c6b6a.pdf&ei=QZT9UcnzIqH94APBv4HwAQ&usg=AFQjCNH65-aXgjjjWAMbsnFQYRhDSKmx8A&sig2=E4j0VipCg5AqU_TYAi1jLw)

**Référence OMS:**

Bruit et santé - Un Européen sur cinq exposé la nuit à des niveaux potentiellement nocifs pour la santé

## Un Européen sur cinq exposé la nuit à des niveaux potentiellement nocifs pour la santé

Article créé le mardi 20 octobre 2009

L'Organisation mondiale de la santé a présenté début octobre des recommandations pour la protection de la santé contre les nuisances sonores nocturnes. Un Européen sur cinq serait régulièrement exposé, la nuit, à des niveaux sonores qui pourraient être très nocifs pour la santé.

Le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe vient de publier Night noise guidelines for Europe. Cet ouvrage fournit de nouvelles recommandations sur la limite d'exposition nocturne au bruit acceptable pour la protection de la santé. Le nouveau seuil d'exposition nocturne annuelle moyenne à ne pas dépasser est de 40 dB Lnight, soit le bruit émis dans une rue tranquille d'un quartier résidentiel. Au-delà de ce niveau d'exposition nocturne moyen, l'OMS considère qu'un individu peut subir de légers effets sur la santé, tels que troubles du sommeil et insomnie. Le rapport indique par ailleurs qu'une exposition de longue durée à des niveaux moyens excédant 55 dB Lnight, ce qui équivaut au bruit d'une rue fréquentée, peut se traduire par de l'hypertension artérielle et provoquer des crises cardiaques. Selon le document de l'OMS, un Européen sur cinq est régulièrement exposé à de tels niveaux de bruit.

Trente-cinq scientifiques issus des disciplines médicale et acoustique, ainsi que des partenaires clés tels que la Commission européenne, ont participé à l'élaboration de ces recommandations. Celles-ci sont fondées sur une évaluation des bases factuelles scientifiques recueillies en Europe, au terme de six années de travail.

Niveau de bruit moyen en façade sur une année (Lnight)	Effets sur la santé constatés dans la population
Jusqu'à 30 dB	La vulnérabilité individuelle mise à part, jusqu'à ce seuil d'exposition au bruit, aucun effet biologique notoire n'est connu. Le seuil en façade de 30 dB Lnight correspond au seuil d'efficacité pour le bruit nocturne.
De 30 à 40 dB	Dans ce registre d'exposition au bruit la nuit, des effets sur le sommeil ont été observés : mouvements du corps, réveils, perturbation du sommeil déclarée, réactions d'éveil. L'intensité des effets est fonction du type de source et du nombre d'événements sonores. Les populations les plus vulnérables (par exemple, les enfants, les personnes souffrant de maladies chroniques et les personnes âgées) sont plus sensibles. Les effets semblent néanmoins modérés. Le seuil en façade de 40 dB Lnight correspond à la dose minimale de bruit nocturne entraînant un effet néfaste.
De 40 à 55	Effets néfastes notoires chez les populations exposées. Dans c

dB	registre d'exposition, la majorité de la population doit aménager ses habitudes de vie pour faire face à cette situation d'exposition au bruit. Les populations les plus vulnérables sont sévèrement affectées.
Au delà de 55 dB	Ce degré d'exposition au bruit est considéré comme nocif. Des effets néfastes sont fréquemment rencontrés, une proportion notable de la population est fortement gênée et son sommeil est perturbé. Le risque accru de contracter une maladie cardiovasculaire est avéré.

Dans un communiqué de l'OMS du 8 octobre 2009, le docteur Srdan Matic, chef de l'unité Maladies non transmissibles et environnement au Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, estime que ce nouvel ouvrage de l'OMS fournit tant des données factuelles que des recommandations que les pays peuvent facilement mettre à profit pour introduire des limites sonores ciblées. Pour lui, « les pouvoirs publics peuvent désormais justifier avec plus de poids une réglementation de l'exposition au bruit nocturne, et disposent de conseils précis quant aux limites à instaurer ». Etudes récentes à l'appui, les données recueillies par l'OMS placent le bruit des avions aux premières heures du matin au premier rang des situations sonores nocives pour l'augmentation du rythme cardiaque. En termes de vulnérabilité, les enfants, qui passent plus de temps au lit que les adultes, sont davantage exposés au bruit nocturne ; de même, les études font état d'une plus grande sensibilité aux perturbations chez les personnes souffrant de maladies chroniques et les personnes âgées. Quant aux travailleurs postés, eu égard à une structure de sommeil perturbée, l'exposition au bruit nocturne leur fait aussi courir un risque accru. Le rapport de l'OMS souligne par ailleurs la situation d'inégalité sociale face à la nuisance qui veut que ce soient les personnes les moins riches, qui ne peuvent se permettre de vivre dans des zones résidentielles calmes ou d'avoir des maisons bien isolées, qui souffrent de manière disproportionnée. Pour l'OMS, les nuisances nocturnes ont une incidence directe sur l'augmentation des visites médicales et des dépenses en somnifères, ce qui affecte le budget des familles et les dépenses de santé du pays. Conclusion des auteurs : si les pouvoirs publics négligent de s'attaquer aux nuisances sonores, le fossé entre riches et pauvres se creusera certainement. Rokho Kim, gestionnaire du projet de rédaction des recommandations au Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, met le bruit sur le même plan de risque environnemental que la pollution de l'air ou les produits chimiques toxiques. Selon lui, en ville surtout, nous sommes presque tous exposés à des doses de bruit excessives. Il déplore que ce problème soit encore considéré comme indissociable de la vie en ville, et qu'on ne l'ait pas ciblé et contrôlé autant que d'autres risques. M. Kim espère que « ces nouvelles recommandations sensibiliseront au bruit et inciteront les autorités nationales et locales à investir du temps et de l'argent pour protéger la santé de la population face à ce danger croissant, surtout dans les villes. »

**Communiqué de l'OMS du 8 octobre 2009** (en français) Night noise guidelines for Europe - (Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2009). Le document complet (en anglais) peut être commandé ou téléchargé à [l'adresse suivante](#)

www.bruit.fr - Tous droits de reproduction et de représentation réservés

-