

BRUIT ET VITESSE

Les mesures de bruit que nous avons effectuées ont montré que, globalement, il n'y a pas de différence significative entre le bruit mesuré le même jour dans la circulation (rapide, sur asphalte) de l'allée Verte, et celle (plus lente, sur pavés) de sa voisine, l'avenue du Port.

Les pavés freinent la vitesse des véhicules (parce qu'ils donnent au conducteur l'impression qu'il force sa vitesse, à cause du bruit produit à l'intérieur du véhicule). Des mesures de vitesse comparatives effectuées par la police de Bruxelles en 2011 et 2012 montrent de la même façon que la vitesse imposée de 50 km/h est en moyenne respectée avenue du Port (pavée), et pas du tout allée Verte (asphaltée). Et donc, les pavés réduisant la vitesse des véhicules, les accidents sont moins graves : le piéton a encore une chance de survivre au choc.

Le bruit généré par les pavés prévient en outre malentendants et distraits de l'arrivée d'un véhicule silencieux (hybride ou électrique).

Alors, bruyants, les pavés ?

La structure radiale des pneus modernes permet une conduite à grande vitesse.

Le pneu radial a une structure plus rigide qu'un pneu diagonal ; il s'échauffe donc moins vite et offre une plus grande résistance au roulement à grande vitesse. Mais il est moins souple, donc moins confortable et plus bruyant.

La quasi totalité des voitures de tourisme est actuellement équipée de ce type de pneus (au vrai les pneus radiaux ne sont utiles qu'à partir de 160 km/h...).