

Genève, le 7 octobre 2015

Office fédéral de l'aviation civile  
M. Max Schulthess  
Mme Eliane Forster  
3003 Berne

**Concerne : rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique**

---

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir transmis pour consultation le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique. Nous vous faisons part ci-après de notre position qui porte principalement sur les aspects liés au bruit des avions autour de l'aéroport de Genève.

En premier lieu nous tenons à vous faire part de notre très grande déception à la lecture de ce rapport. Certes, il est mentionné à maintes reprises que « *l'aviation suisse doit respecter les principes du développement durable* » ou qu'il s'agit « *d'éviter autant que possible de porter atteinte à l'être humain et à la nature* ». Toutefois, force est de constater que ces affirmations relèvent du langage politiquement correct, mais ne se traduisent aucunement dans les orientations qui sont données à la politique aéronautique. Les arguments économiques sont largement favorisés au détriment de toute autre considération. Le ton est ainsi donné dès la page 3 du rapport : « *Une remise en cause fondamentale de la politique libérale en matière de droits de trafic rejaillirait négativement sur les compagnies assurant des vols au départ de la Suisse et sur l'économie dans son ensemble. Aussi, la politique aéronautique doit-elle donner la priorité à l'amélioration du cadre général dans lequel les compagnies basées en Suisse évoluent. Ce sont par exemple des aéroports performants disposant d'heures d'ouverture concurrentielles, de faibles redevances d'utilisation des aéroports, la prise en charge partielle des redevances de sûreté par l'État et des procédures administratives simplifiées.* »

Notre association est bien évidemment consciente de l'importance d'un aéroport pour l'économie régionale et nationale et ne remet nullement en question l'utilité de disposer d'une plateforme performante. Toutefois, comme nous l'exposerons ci-dessous, nous pensons qu'un développement uniquement orienté sur les bénéfices économiques et faisant abstraction des impacts sociaux et environnementaux n'est pas soutenable et est en contradiction avec les engagements de la Confédération en vue d'un développement durable.

Développement durable : le volet environnemental (protection des populations riveraines contre les nuisances du bruit)

Le rapport relève à juste titre *l'importance de protéger la population contre le bruit excessif, en particulier pendant le sommeil*. Les conclusions figurant en page 35 mentionnent également :

- « *Les dépassements des valeurs limites d'immission pour le bruit du trafic aérien devraient*

*être admis uniquement sur la base d'une pesée soignée des intérêts et pour les aérodrômes dont le trafic aérien revêt un intérêt public. »*

- *« Dans la mesure du possible, les surfaces où les valeurs limites d'immission sont dépassées en raison du trafic aérien devraient autant que possible rester en l'état. »*

Toutefois, au delà de l'énoncé, le contenu du rapport n'apporte aucun élément permettant de voir de quelle manière le Conseil fédéral entend respecter cette intention. On peut même douter de la sincérité de ces intentions puisqu'il n'y a aucune remise en question de la croissance du trafic aérien considérée comme « inéluctable » (p. 34) et induisant ainsi une augmentation globale du bruit. Dès lors, le principal défi pour le Conseil fédéral est de « gagner l'adhésion de la population à ces évolutions » (p. 3). Autrement dit, il s'agit pour le Conseil fédéral de s'attaquer à la résistance des populations, plutôt que d'envisager des pistes pour limiter les nuisances. Le Conseil fédéral s'en remet pour cela aux évolutions technologiques, tout en reconnaissant qu'elles ne seront pas suffisantes pour ne serait-ce que maintenir le niveau de bruit actuel, qui dépasse déjà les valeurs limite fixées par l'OPB.

L'ATCR qui représente plus de 100'000 personnes habitant en France (départements de l'Ain et de la Haute-Savoie) et en Suisse (cantons de Vaud et Genève), à proximité de l'aéroport de Genève et en subissant les nuisances s'oppose énergiquement à cette fatalité de la croissance.

Le rapport mentionne (page 33) qu'en Suisse environ 27'000 personnes résident dans des zones où les valeurs limites d'immission liées au trafic aérien sont dépassées durant la journée, alors que 57'000 personnes sont concernées par le dépassement des valeurs limites la nuit. Ces chiffres sont certes inférieurs à ceux du trafic automobile ou ferroviaire, mais ne doivent pas être négligés, car d'une part ils se combinent généralement à des expositions atmosphériques (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM 10), rendant ainsi ces populations particulièrement vulnérables du point de vue sanitaire. D'autre part, ils laissent de côté les populations vivant en France tournant ainsi le dos à la dynamique d'agglomération transfrontalière créée par Genève, Vaud, l'Ain et la Haute-Savoie.

L'augmentation des courbes de bruit et de pollution en est une démonstration flagrante qui se fait au mépris du principe élémentaire de précaution et de prévention / limitation des atteintes nuisibles.

Le Conseil fédéral considère que les aéroports doivent répondre à la demande et satisfaire à la demande de mobilité de la population, sans toutefois s'interroger sur la nature de cette demande et l'intérêt d'y répondre sans distinction. Nous regrettons vivement que ce rapport n'ait pas été l'occasion de mener une réflexion sur le type de développement souhaité permettant de privilégier certains vols ou destinations. Nous nous interrogeons en effet sur les réels bénéfices à long terme de la prolifération des vols low-cost qui permettent pour quelques dizaines de francs de passer un week-end dans certaines villes européennes. Permettre, voire favoriser le développement de ce type de prestations, sans en évaluer les conséquences environnementales et sociales nous apparaît comme une grave lacune de ce rapport, qui manque ainsi totalement de vision stratégique.

#### Développement durable : le volet économique

Cette absence de stratégie se manifeste également dans l'approche du Conseil fédéral sur les perspectives de développement. Il est en effet mentionné que la saturation des aéroports de Genève et Zürich est déjà en partie effective actuellement et va encore s'aggraver : « ... aux heures de pointe, les aéroports de Genève et de Zürich n'arrivent plus aujourd'hui à

*répondre à la demande de créneaux horaires. A partir de 2030, il ne sera plus possible d'insérer des nouvelles liaisons, même en dehors des heures d'atterrissage et de décollage les plus demandées. La saturation des capacités se fait d'ores et déjà ressentir à Zürich et à Genève sur la ponctualité des vols »* (p. 52). Malgré ces constats, il n'y a aucune remise en question de la politique actuelle visant à répondre sans limite à la demande, alors qu'elle conduit à une impasse. Aucun autre modèle de développement, plus durable, n'est envisagé qui aurait permis de maintenir des réserves de capacité et tiendrait ainsi mieux compte du besoin des générations futures.

Pour dégager de nouvelles capacités, il est seulement fait mention que des « *alternatives régionales sont à étudier* » (p. 47) pour décharger la plateforme. Cette question n'est toutefois pas clairement exprimée dans le rapport qui mentionne une fois que « *des alternatives régionales à l'aéroport de Genève pour l'aviation d'affaires sont actuellement à l'étude afin de délester l'aéroport* » et ailleurs, il est mentionné que ces études devront être engagées.

#### Développement durable : le volet social

Le rapport affirme que les objectifs liés à la dimension sociale du développement durable sont atteints du fait « que les voyages en avion sont accessibles depuis toutes les régions et à la portée de toutes les couches de la société » et que par ailleurs « Aucun impact négatif du point de vue social n'est à attribuer au transport aérien. Même aux environs des aéroports exposés aux nuisances sonores, on n'observe aucune évolution sociale indésirable marquante » (p. 26).

Il est tendancieux de considérer que l'accès aux voyages en avion à tous constitue un facteur de développement durable, tant la consommation énergétique induite par cette offre est peu durable, que les émissions polluantes sont considérables et affectent l'environnement, le climat et la santé et que cela ne relève certainement pas de la satisfaction des besoins de base de la population.

Par ailleurs, nous contestons l'affirmation selon laquelle aucune évolution sociale indésirable n'est observée aux abords des aéroports. Des études ont montré la perte de valeur des biens immobiliers dans les secteurs exposés au bruit. Les courbes de bruit induisent une ségrégation socioéconomique par la qualité résidentielle des territoires exposés aux nuisances. Par ailleurs, cette approche sociale fait totalement abstraction des impacts sur la santé des populations. Le législateur a fixé des valeurs seuils pour la pollution de l'air et les nuisances sonores afin de préserver la santé des populations. Les territoires proches de l'aéroport de Genève sont exposés à des dépassements de ces seuils et le développement envisagé va encore aggraver la situation. Une politique publique responsable ne saurait faire l'économie d'une prise en compte des effets sur la santé des individus.

#### Santé et principe de précaution

De nombreuses études suisses, françaises et étrangères abordent les effets du bruit sur la santé humaine<sup>1</sup>. Bien que celles-ci traitent plus spécifiquement du bruit routier, l'influence du bruit sur la santé psychique (gêne, stress, nervosité, tension, etc.) et physique (lésions auditives, troubles du sommeil, problèmes cardiovasculaires) est clairement établie.

---

<sup>1</sup> Par exemple : Watkiss et al. (2000). *Informing transport health impact assesment in London*. NHS Executive London. Müller-Wenk, R. (2002). *Imputation au trafic routier des atteintes à la santé dues au bruit*. Cahier de l'environnement n° 339. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne. Stansfeld S. et al. (2000) *Noise and health in the urban environment*. Rev. Environmental Health, Vol 15 81-2) : 43-82

S'agissant de santé publique, l'application du principe de précaution doit prévaloir : si des preuves irréfutables n'ont peut-être pas été fournies, il y a néanmoins de fortes présomptions que l'exposition au bruit provoque des problèmes de santé. Les études publiées mentionnent des « risques sérieux de stress chronique et/ou de maladie cardiovasculaire », des « excès de risque d'infarctus du myocarde associé au bruit du trafic ».

L'application du principe de précaution revêt une importance primordiale au point qu'à l'occasion de la révision totale de la constitution fédérale en 1998, il a été inscrit expressément à l'art. 74, al. 2 Cst dans la forme sous laquelle il était en vigueur dans le droit environnemental. En effet le principe de précaution est un des trois piliers de la LPE (1. Obligation d'empêcher les atteintes nuisibles ou incommodantes ou d'y remédier ; 2. Principe de causalité ; 3. Principe de précaution). Le législateur a ainsi fixé dès l'article premier (But) : « Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt ». Des mesures de précaution sont ainsi exigées (art. 11, al. 2, LPE) afin de réduire le bruit même en dessous des VLI.

La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, plus connue sous le nom de Convention d'Aarhus a été ratifiée par la Confédération en avril 2012. La mise en œuvre des principes de cette Convention trouverait un terrain particulièrement propice quant aux choix en matière de développement aéroportuaire et leurs conséquences sanitaires, environnementales, sociales, et économiques. Ces choix de société doivent faire l'objet de débats publics. Malheureusement le rapport du Conseil fédéral n'y contribue pas, ayant adopté une vision étroite et orientée du développement.

#### Conclusion

Nous déplorons que face aux enjeux climatiques, sanitaires, sociaux et environnementaux, que représente l'aviation, la politique aéronautique suisse reste focalisée sur un modèle de croissance économique, minimisant les impacts négatifs sur l'homme, le climat et son environnement. Ce modèle n'est par ailleurs pas viable, en raison de la saturation déjà effective des aéroports. A très court terme, le système atteindra ses limites, provoquant au passage une dégradation des conditions d'habitat à proximité des aéroports. Il y aurait donc urgence à étudier des alternatives. Force est de constater que le rapport du Conseil fédéral n'en a pas pris la mesure se contentant de formules déclamatoires, sans qu'aucune mesure concrète ne vienne donner une quelconque crédibilité aux intentions annoncées de limiter les nuisances.

Nous vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations cordiales.

Pour l'ATCR - AIG



Yvan ROCHAT  
Président

Daniel RAPHQZ  
Vice-Président



Copie : communes membres de l'ATCR