

Genève, le 23 décembre 2021

Envoyé par courriel à:
recht@bafu.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Concerne : révision partielle de la loi sur la protection de l'environnement

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la consultation publique sur la révision partielle de la loi sur la protection de l'environnement, l'ATCR-AIG vous fait part ci-dessous de sa prise de position.

L'ATCR-AIG regroupe 29 collectivités publiques de Suisse (Vaud et Genève) et de France (Ain et Haute-Savoie) représentant une population de près de 170'000 habitants vivant à proximité de l'aéroport de Genève et ainsi particulièrement touchée par les nuisances du trafic aérien.

L'ATCR-AIG est consciente des défis que pose la coordination entre le développement urbain vers l'intérieur et la protection contre le bruit. Elle regrette toutefois que l'impact du bruit aérien sur la santé de la population ne soit toujours pas pris en compte sérieusement. Le rapport explicatif informe que si les valeurs limites en vigueur devaient être respectées pour le bruit aérien, cela empêcherait « presque systématiquement la délivrance de permis de construire dans les zones affectées par le bruit des avions ». Au lieu de prendre des mesures conséquentes à la source du bruit, le Conseil fédéral veut se donner la possibilité de prévoir des exceptions aux exigences visées à l'art. 22, al. 2, let. a et b, dans le cas particulier du bruit des avions, en procédant à une pesée des intérêts. Or les expériences montrent que dans des cas liés au trafic aérien, la pesée des intérêts se fait rarement au profit d'une amélioration de la qualité de vie pour la population.

Le rapport explicatif précise par ailleurs que cette révision ne change rien en la matière et que des dispositions spéciales liées aux permis de construire et au bruit aérien existent déjà dans l'ordonnance sur la protection contre bruit (OPB). Selon l'art.31a, les valeurs limites de planification et les valeurs limites d'immission pour les heures de la nuit sont considérées comme respectées si aucune opération de vol n'est prévue entre 24 et 6 heures ; que les locaux à usage sensible au bruit bénéficient d'une isolation acoustique et que d'autres dispositions sont prises dans les chambres à coucher. Or de telles dispositions ne sont pas du tout suffisantes. Tout d'abord un couvre-feu nocturne de 6 heures n'est pas assez long pour garantir un sommeil sain et récupérateur (l'OMS recommande 8 heures de tranquillité). D'autre part, si des mesures telles que les isolations acoustiques sont les bienvenues, on ne peut pas demander à la population de s'enfermer chez elle avec les fenêtres fermées pour se protéger du bruit. Le problème doit prioritairement être réduit à la source. L'objectif ne devrait donc

pas être de prolonger des dispositions existantes qui sont inefficaces, mais d'améliorer la protection du bruit avec des mesures qui réduisent le bruit à la source.

Les études les plus récentes le démontrent : les personnes régulièrement exposées au bruit du trafic aérien sont exposées à un plus grand risque de souffrir d'hypertension, de maladies cardiovasculaires et de diabète. Cette exposition régulière peut également affecter le psychisme de la population par le stress et les perturbations de sommeil qu'elle cause. Les perturbations de sommeil portent aussi préjudice au développement cognitif des enfants et affectent sensiblement leur capacité d'apprentissage. Et pourtant, les mesures effectuées autour des aéroports montrent qu'avant le COVID, les valeurs limites étaient souvent dépassées. À cela s'ajoute que selon les connaissances scientifiques les plus récentes, les valeurs limites fixées actuellement dans l'OPB ne sont plus à jour. La Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) a d'ailleurs récemment recommandé d'évaluer plus sévèrement le bruit aérien : de 6 dB le jour et de 1 à 3 dB la nuit. Cette commission d'experts propose aussi, entre autres, de fixer une valeur limite distincte entre 6h et 7h du matin, afin de mieux protéger la population contre le bruit aérien.

Au vu des recommandations figurant dans le rapport de la CFLB, on peut se demander si cette révision partielle fait vraiment sens. Une révision totale de la protection contre le bruit semble beaucoup plus justifiée.

Synthèse

L'ATCR-AIG rejette cette révision partielle de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Une révision totale de la protection contre le bruit doit être initiée afin de prendre en compte les recommandations récentes de la CFLB. Il convient notamment de renforcer les valeurs limites en vigueur et de modifier le lieu de détermination de l'exposition au bruit. À cela s'ajoute que d'autres mesures doivent être prises à la source. À cet effet, plusieurs mesures pourraient apporter des améliorations notables :

- Imposer un couvre-feu nocturne d'au moins 8 heures pour tous les aéroports suisses.
- Augmenter les taxes de décollage et d'atterrissage liées au bruit, afin d'inciter l'utilisation d'avions moins bruyants.
- Transférer les vols court-courrier vers d'autres modes de transport.
- Encourager les innovations qui réduisent la pollution sonore du trafic aérien.

Si cette révision partielle devait être maintenue, la possibilité de déterminer des exceptions aux exigences visées à l'art. 22, al. 2, let. a et b dans le cas du bruit des avions doit être réduite, voire supprimée. De plus les dispositions spéciales prévues dans l'art. 31a de l'OPB doivent être modifiées et davantage axées sur des conditions qui réduisent le bruit à la source.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération nos remarques et vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Pour l'ATCR-AIG



Mathias BUSCHBECK
Président



Marcos WEIL
Secrétaire technique