

Nouveau bruit admissible autour de l'aéroport de Genève: L'Etat doit revoir sa copie pour protéger la santé de la population

La Confédération a redéfini aujourd'hui le bruit autorisé autour de l'aéroport de Genève à travers l'adoption de modifications de son règlement d'exploitation et l'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide. Cette décision ne respecte ni le droit de l'environnement, ni les engagements climatiques de la Suisse, ni la santé des riverain-e-s. C'est pourquoi la CARPE (Coordination régionale pour un aéroport urbain respectueux de la population et de l'environnement), aux côtés de l'ATCR (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport) et de l'ARAG (Association des riverains de l'aéroport), ont décidé de déposer un recours contre la fixation du nouveau bruit admissible.

L'application de ce nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève exposerait 29'000 personnes à des nuisances sonores trop élevées en 2030. Avec la décision qui tombe aujourd'hui, il est prévu pas moins de 11'000 mouvements par an après 22h, soit 30 vols/nuit. De nombreuses études démontrent les conséquences désastreuses que les nuisances sonores peuvent avoir sur la santé : troubles cardio-vasculaires, problèmes de concentration pour les enfants, etc. Ces effets sont d'autant plus dommageables durant la nuit. Or les normes de bruit en vigueur jusqu'à aujourd'hui étaient déjà considérées par la Commission fédérale de lutte contre le bruit (CFLB) comme étant trop laxistes. Cette nouvelle décision porte donc gravement atteinte à la santé de la population riveraine. L'augmentation débridée du trafic aérien qu'elle annonce doit donc être empêchée, comme l'ont souhaité les Genevoises et les Genevois en adoptant l'initiative 163 pour un pilotage démocratique de l'aéroport en 2019, qui a inscrit la limitation des nuisances de l'aéroport dans la Constitution.

Les revendications de nos associations

Ni les conditions de vie des riveraines et riverains, ni l'environnement ne pourront être préservés de manière adéquate dans le cas où ce nouveau bruit admissible est appliqué. Pour nos associations, l'aéroport de Genève doit exclure tout décollage et atterrissage (hors vols sanitaires et diplomatiques) entre 23h et 6h. Un tel couvre-feu est une réalité à l'aéroport de Zurich et est tout à fait applicable à Genève. Cette exclusion doit être accompagnée d'une limitation stricte de l'exploitation entre 22h et 23h et entre 6h et 7h, conformément aux recommandations de l'OMS de permettre 8 heures de sommeil. Pour cette dernière tranche horaire, une évaluation spécifique est nécessaire, comme la Commission fédérale de lutte contre le bruit le préconise.

Nos associations demandent également que le cadastre de 2009 soit le document de référence pour déterminer la réduction des nuisances du trafic aérien. Le nouveau cadastre reflète une vision débridée du trafic aérien, détachée de toute considération climatique et d'impact sur la population riveraine. Il ne permet en aucun cas d'envisager une limitation effective du bruit et de la pollution.

Un recours auprès du Tribunal administratif fédéral

Le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA), adopté en 2019 et qui prévoit une croissance démesurée de l'aéroport avec 25 millions de passagers en 2030, pour un vol toutes les 90 secondes, n'a pas pu être contesté juridiquement. Il s'agit en effet d'un document de planification uniquement, contraignant pour le Canton de Genève et l'aéroport. Le nouveau bruit admissible qui vient d'être adopté par le Conseil fédéral représente donc le premier acte découlant de ce plan d'exploitation de l'aéroport de Genève soumis à recours. La CARPE, l'ATCR et l'ARAG vont saisir le Tribunal administratif fédéral, ce qui constitue également une occasion de contester les objectifs fixés dans le PSIA. La politique aéronautique actuelle entre en contradiction avec plusieurs objectifs du Conseil fédéral et lois en vigueur. L'article 4 de la loi genevoise sur la santé précise notamment que l'Etat et les communes doivent soutenir l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé. Or, la surexploitation prévue pour l'aéroport de Genève ne respecte ni cette loi, ni le droit de l'environnement, ni les engagements climatiques de la Suisse. Ainsi, pour nos associations, la voie du recours s'impose pour protéger la population contre les nuisances de l'aéroport et respecter la volonté populaire inscrite dans la Constitution genevoise.

Pour plus d'informations :

Lisa Mazzone

Présidente de la CARPE

+41 77 404 16 08

Mathias Buschbeck

Président de l'ATCR-AIG

+41 76 341 41 02