

# Pour construire, le mur du son n'est plus un obstacle

**NORMES** Lundi, les élus fédéraux se pencheront sur une révision de la loi sur la protection de l'environnement, qui modifie les règles de construction à proximité des sites bruyants, dont l'aéroport de Genève. Cela alors que le mécontentement des riverains croît

MARC GUÉNIAT

A Berne, se joue un match entre deux buts apparemment antagoniques. Il oppose la construction de logements, alors que la pénurie s'intensifie en Suisse, à la santé des habitants vivant à proximité des aéroports et des routes. Genève et Zurich sont les premiers concernés. Et c'est lundi que le Conseil national se prononcera sur les dérogations aux normes contre le bruit, proposées par le Conseil fédéral et approuvées à la Chambre des cantons, au motif que les conflits liés aux nuisances sonores bloquent les projets immobiliers.

Le Conseil d'Etat genevois n'est pas de cet avis et a pris sa plume pour convaincre la députation cantonale, surtout ses élus de droite, de refuser ces modifications de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Il regrette ainsi que l'on renonce à limiter le bruit «à sa source», c'est-à-dire à l'aéroport. En l'état, le texte ne prévoit pas de valeur limite pour le trafic aérien tôt le matin, et n'oblige pas les aéroports à prélever des taxes d'atterrissage et de décollage liées au bruit.

## Pour «ceux qui n'ont pas le choix»

Les constructions pourront être autorisées même lorsque les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection contre le bruit sont dépassées. En contrepartie, une meilleure ventilation des habitations est suggérée. Autrement dit, on remplace la «fenêtre ouverte» par une disposition qui vise à «enfermer les habitants chez eux», déplore le gouvernement. Seules la moitié des fenêtres devront respecter les normes. La chambre à coucher pourrait être exposée au bruit la nuit tandis que le salon en serait protégé. Le Conseil d'Etat recourt à l'oxymore pour regretter cette série «d'exceptions généralisées».

Défendant le paquet d'ensemble, Simone de Montmollin (PLR/GE) précise que son intention n'est pas d'assouplir les règles de manière généralisée, mais de «donner un cadre clair et transparent aux dérogations que le Conseil fédéral pourrait accorder». Soutenue par le PLR et l'UDC, la conseillère nationale demande

que l'urbanisation puisse avoir lieu en cas d'«intérêt accru» à bâtir et tant qu'une «protection minimale» contre le bruit est garantie. Taclé en tant que lobbyiste pour Construction Suisse, son collègue Christian Wasserfallen (PLR/BE), a répliqué en plénière: «Voulez-vous des logements à bas prix ou non? La population augmente et la pénurie de logement s'aggrave, non? Il faut agir.»

La solution retenue fait bondir Jean-François Bouvier, membre du PLR et vice-président de la Carpe, association qui milite pour un aéroport respectueux de l'environnement: «On crée des aquariums insonorisés où n'iront vivre que ceux qui n'ont pas le choix.» De fait, pour Delphine Klopfenstein-Broggini (V/GE), «les normes antibruit ne s'appliqueraient plus justement où il y a le plus de bruit.» On fait de l'aéroport une zone dérogatoire à proximité de laquelle «seuls les pauvres iront résider», complète Mathias Buschbeck, président de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport de Genève (ATCR), qui représente 29 communes et 80 000 habitants.

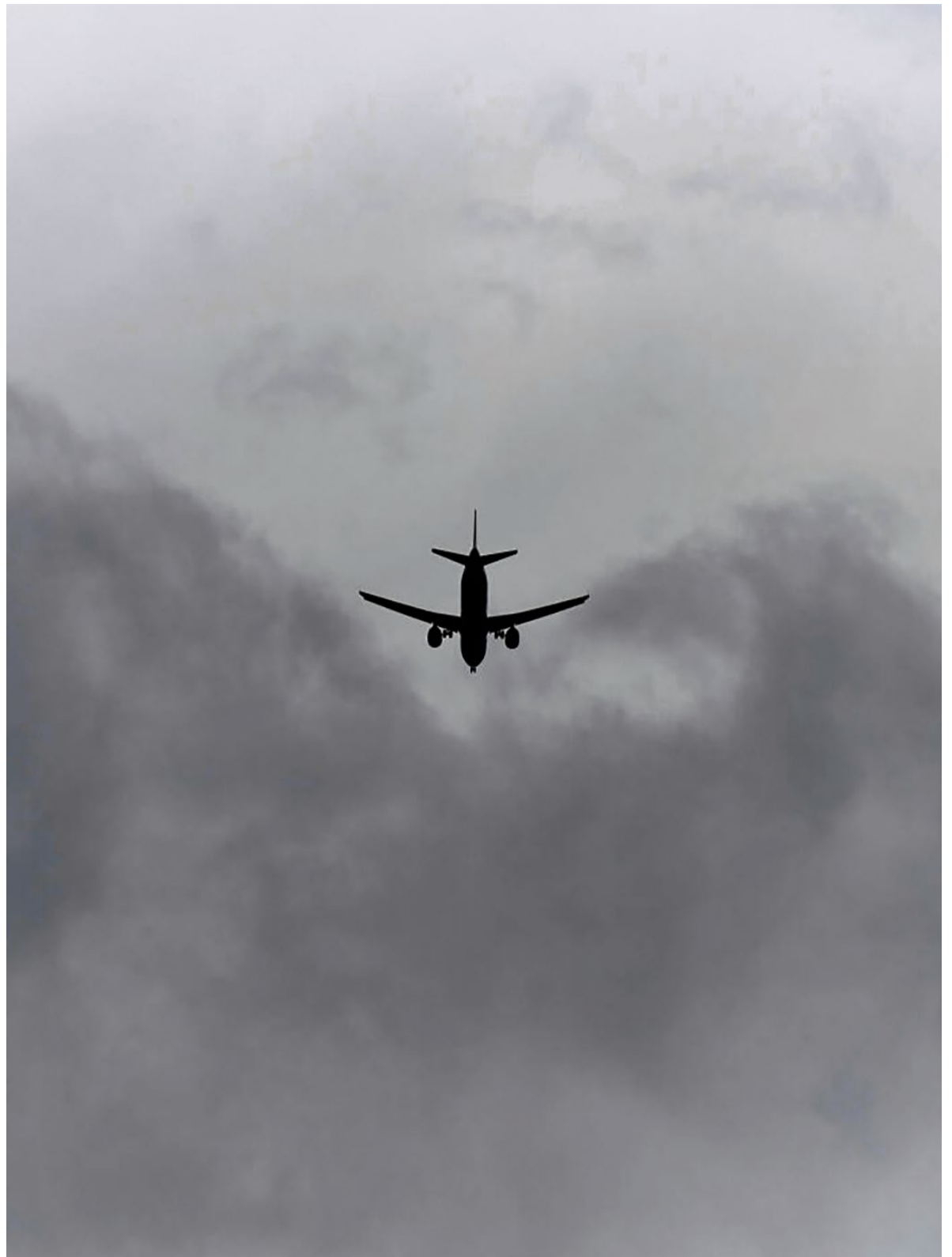
Cette discussion à Berne intervient alors que les querelles se multiplient autour des ambitions de l'aéroport de Genève, qui investit 600 millions de francs pour moderniser son infrastructure, après s'être déjà endetté en finançant des travaux ces dernières années. A la suite d'un vote populaire favorable à un «pilotage démocratique» de l'aéroport, l'établissement public autonome doit signer sa convention d'objectif avec l'Etat de Genève. De plus, il négocie les redevances avec les compagnies aériennes.

## Propriétaires lésés

D'après la Carpe, près de 25 000 habitants ainsi que 13 écoles primaires et un cycle d'orientation sont soumis à un bruit dangereux de 6h du matin à minuit. Ce qui comporte des conséquences sur la santé. Le bruit nocturne accroît le risque de diabète, d'accident cardiovasculaire, de stress ou de troubles du sommeil. Les milieux immobiliers s'en mêlent aussi, parce que l'aéroport plombe la valeur des propriétés exposées. Début 2023, la Chambre

genevoise immobilière s'est associée à un recours de 24 communes et de 34 organisations auprès du Tribunal administratif fédéral, contre un nouveau règlement. Avec la courbe de bruit prévue, 80% du territoire de la commune de Genthod deviendrait inconstructible – sauf si, bien sûr, le parlement fédéral assouplit les normes existantes.

Selon l'adjointe au maire, Karen Guinand, qui a été auditionnée à Berne, cette commune subit à la fois le bruit et l'impossibilité de construire. «Des propriétaires pourraient se réjouir des dérogations. Mais la plupart vivent dans leur bien. Assainir le bruit à la source est la seule véritable solution.» L'élue questionne la position du Conseil fédéral, selon laquelle



La discussion à Berne intervient alors que les querelles se multiplient autour des ambitions de l'aéroport de Genève, qui investit 600 millions de francs pour moderniser son infrastructure. (AVRIL 2022/EDDY MOTTAZ/LE TEMPS)

offre doit répondre à la demande, alors que le modèle low cost privilégié par l'aéroport de Genève fait l'inverse: il crée la demande. «Quel est le bénéfice pour Genève de ces vols matinaux et nocturnes destinés à des personnes qui vont consommer à l'étranger?» interroge-t-elle.

## Des milliers d'insonorisations

En 2023, une moyenne de 26 avions par jour a décollé ou atterri à Cointrin entre 22h et 6h, ajoute Mathias Buschbeck, élu écologiste à Vernier. LATCR demande que Genève applique les normes zurichoises, qui prévoient des restrictions entre 22h et 7h, et des taxes d'atterrissages fixées en fonction de l'heure: «Des centaines de parcelles seraient

constructibles». De son côté, l'aéroport dispose d'un fonds environnement. Alimenté par la surtaxe bruit payée par les compagnies aériennes, il finance l'isolation acoustique des habitations riveraines. Depuis 2004, 4184 logements ont été insonorisés pour un montant total de 60,8 millions de francs. Il prévoit de dépenser au total 138 millions pour isoler 3000 logements de plus.

Face aux associations critiquant l'usage parcimonieux de ces deniers, en raison de critères restrictifs, la direction dit ne pas ménager ses efforts pour faire connaître ce fonds. «De très nombreux propriétaires n'ont jamais donné suite» aux démarches de l'aéroport, a récemment expliqué le Conseil d'Etat. ■

## «Le bruit des transports a un impact important sur la santé de la population»

**NUISANCES** L'exposition chronique au bruit des routes, voies de chemin de fer et aéroports accroît le risque pour les riverains de développer des pathologies mentales et cardiovasculaires, d'après l'épidémiologiste Apolline Saucy

PROPOS RECUEILLIS PAR PASCALINE MINET  
✉ @pascalineminet

**Quels sont les effets du bruit des transports sur la santé?** L'exposition chronique à ce type de bruit a notamment un impact sur la santé mentale. Elle accroît le risque de dépression et d'anxiété. Elle est aussi néfaste pour les fonctions cognitives des enfants, notamment leur capacité d'apprentissage. Enfin, elle augmente la survenue de maladies cardiovasculaires et de diabète. On estime que la mortalité progresse de 4% environ par tranche de 10 décibels supplémentaires. Il est important de souligner que les effets indivi-

duels du bruit sont assez faibles. On ne peut pas assurer qu'une personne habitant près d'une route va souffrir de telle ou telle maladie. Mais comme de très nombreuses personnes sont exposées à des niveaux de pollution sonore élevés, les impacts au niveau de la population sont importants.

**Quels sont les mécanismes physiologiques en jeu?** D'un point de vue évolutif, nous percevons les bruits comme des signaux d'alerte. Ils activent notre système nerveux sympathique, afin de préparer le corps à la fuite ou à une attaque. C'est la répétition de cette activation qui est délétère. Les dérangements qui se produisent la nuit, quand le corps est au repos, sont particulièrement nocifs.

**Comment met-on en évidence les conséquences sanitaires du bruit?** Nous étudions

la prévalence de certaines maladies chez un grand nombre de personnes, en fonction de leur niveau d'exposition au bruit. Des méthodes statistiques permettent d'écarter d'autres facteurs de risque, comme l'âge ou le niveau de pollution de l'air. Nous disposons en Suisse d'excellentes données sur le bruit des routes. Pour les avions, l'exercice est plus délicat, car le niveau sonore varie fortement d'un jour à l'autre, notamment en fonction de la météo. Dans le cadre de mon doctorat,

j'ai étudié les quelque 25 000 décès par accident cardiovasculaire survenus à proximité de l'aéroport de Zurich entre 2000 et 2015 et j'ai reconstruit le niveau de bruit auquel les personnes avaient été exposées la nuit de leur décès. J'ai constaté un accroissement des décès durant les nuits les plus bruyantes. Les pistes ferment de minuit à 6h, mais il y a souvent des exceptions et des retards,



**«Les dérangements qui se produisent la nuit, quand le corps est au repos, sont particulièrement nocifs»**

sans compter les vols tardifs et ceux du petit matin, qui surviennent aussi à des moments sensibles.

**Comment réduire l'impact sanitaire du bruit?** On peut limiter le bruit à la source, via des limitations d'horaires ou de vitesse – en adoptant les 30 km/h la nuit en ville, par exemple. On peut aussi installer des barrières ou d'autres équipements antibruit. Il me paraît particulièrement important de respecter le repos nocturne et de protéger les populations sensibles – enfants, personnes âgées et souffrant de maladies chroniques. Certaines approches urbanistiques, comme la réduction du trafic motorisé en ville et la promotion des modes de transports doux, devraient être favorisées car elles permettent de réduire le bruit, mais aussi la pollution de l'air, et elles encouragent l'activité physique au sein de la population. ■