

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Aux membres du Conseil des États

Berne, le 30 novembre 2023

Papier de synthèse d'AEROSUISSE
Loi sur la protection de l'environnement. Modification ([22.085](#))

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03
info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers aux États,

Le 6 décembre prochain, vous délibérerez sur la modification de la Loi sur la protection de l'environnement. L'élément essentiel de la modification de la loi est une meilleure coordination entre le développement de l'urbanisation et la protection contre le bruit.

AEROSUISSE vous demande d'approuver la proposition de minorité concernant l'art. 22, al. 3 et 4 (nouveau) LPE (minorité Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto). Cette proposition correspond à celle que nous avons soumise à la CEATE-E afin de créer une sécurité juridique dans l'optique de la protection contre le bruit des avions et du développement de l'urbanisation.

Nous rejetons les autres propositions de minorité qui concernent la protection contre le bruit. Nous vous demandons donc de traiter les propositions de votre Commission de l'environnement comme suit :

Art. 15 LPE – selon majorité (rejet de la minorité)

Justification :

La formulation de l'art. 15 dans le droit en vigueur indique selon quels critères les valeurs limites de bruit doivent être fixées. Les valeurs limites de bruit elles-mêmes sont fixées par voie d'ordonnance. Il est contraire à l'intention et à la cohérence de l'art. 15 et de la LPE dans son ensemble de fixer au niveau de la loi des valeurs limites de bruit spécifiques et rigides pour certaines heures ou certains modes de transport. Il faut y renoncer clairement.

Art. 22 al. 3 et 4 (nouveau) LPE – approbation de la majorité

Justification :

La présente révision de la loi sur la protection de l'environnement vise à coordonner la protection contre le bruit et le développement de l'urbanisation. La proposition du Conseil fédéral établit une réglementation claire pour la pratique exceptionnelle plutôt généreuse existante en matière de bruit routier et ferroviaire. En ce qui concerne le bruit des avions, en revanche, l'exception devient la règle en créant, de manière relativement inconsidérée, des possibilités de dépasser les valeurs limites générales de bruit. La sécurité juridique et la sécurité de planification sont ainsi négligées.

Cette proposition de minorité correspond à la position d'AEROSUISSE telle qu'elle s'est exprimée auprès de la CEATE-E. Nous proposons pour le bruit des avions une réglementation plus transparente et plus contraignante qui - par le biais de valeurs limites de bruit adaptées à la situation - apporte la sécurité juridique et la sécurité de planification nécessaire à toutes les parties concernées. La pesée des intérêts sur laquelle repose la réglementation doit être globale, c'est-à-dire tenir compte du besoin de protection de la population, de l'intérêt du développement de l'urbanisation vers l'intérieur et du mandat fédéral des aéroports nationaux. La constructibilité ne doit être accordée que si les valeurs limites de bruit sont respectées.

Vous trouverez une justification détaillée de cette réglementation dans le document ci-joint.

Art. 24 al. 3 let. c LPE – selon majorité (rejet de la minorité)

Justification :

Les communes ne sont pas habilitées à prendre des dispositions pour les installations de transport de la Confédération (p. ex. lignes ferroviaires des CFF, autoroutes ou aéroports nationaux) et des cantons (p. ex. routes cantonales), même si elles se trouvent sur leur territoire. La prise d'éventuelles mesures d'exploitation relève plutôt des autorités compétentes en matière d'installations de transport (p. ex. OFT, OFAC).

Art. 24 al. 4 (nouveau) LPE – selon majorité (rejet minorité)

Justification :

Nous rejetons la proposition de la minorité sous cette forme, car elle est formulée de manière trop ouverte. Nous estimons toutefois qu'il est nécessaire d'adapter l'art. 24 LPE, ce qui devra être abordé lors de la suite des débats sur le projet. Les valeurs limites d'immissions particulières postulées par la proposition de minorité relative à l'art. 22, al. 4, doivent être déterminantes de la même manière pour les classements en zone à bâtir et les autres modifications de plans d'affectation qui créent des logements supplémentaires. Il convient donc de limiter ou de renforcer en conséquence l'exigence selon laquelle les modifications des plans d'affectation sont généralement subordonnées au seul respect des valeurs d'alarme pour les zones de bruit des avions soumises à des valeurs limites particulières conformément à l'article 22, al. 4.

IIb Loi fédérale sur l'aviation (LA)

Art. 39a LA – selon majorité (rejet minorité)

Justification :

Dans les aéroports nationaux suisses, des taxes de décollage et des suppléments de taxes d'atterrissage liés au bruit sont en vigueur. L'art. 39, al. 3 et al. 4 LA contient d'ores et déjà les bases nécessaires à cet effet, qui seront précisées au niveau de l'ordonnance. Le montant des taxes sera de toute façon réexaminé périodiquement sur cette base et l'effet incitatif sera encore renforcé si nécessaire. Un ancrage aussi détaillé et inadapté au niveau de la loi, comme le demande cette proposition de minorité, est superflu et absolument impraticable. Il est plus judicieux d'aborder cette thématique au niveau de l'ordonnance (compte tenu également de la complexité de la matière à réglementer).

Art. 50a LA – selon majorité (rejet de la minorité)Justification :

Les procédures de vol optimisées en termes de bruit nécessitent généralement des modifications du règlement d'exploitation qui prennent beaucoup de temps. AEROSUISSE regrette que des optimisations essentielles en matière de bruit ne puissent pas être mises en œuvre rapidement en raison de la durée excessive des procédures. Un réexamen périodique ne change rien à cette procédure. Elle aurait au contraire pour conséquence qu'il ne serait plus possible d'obtenir une sécurité juridique pour une route de décollage et donc une sécurité de planification en ce qui concerne le développement de l'urbanisation, car une route de départ perdrait ainsi sa stabilité. Il faut en outre tenir compte du fait que chaque route de décollage fait l'objet d'optimisations sonores qui peuvent très bien être dans l'intérêt de certaines personnes concernées, mais qui entraînent en même temps des inconvénients sonores pour d'autres personnes. De plus, pour une route de décollage, il n'y a pas que l'intérêt de l'optimisation du bruit à prendre en compte, mais aussi de nombreuses autres exigences (notamment la sécurité, la structure de l'espace aérien, les restrictions de vol imposées par les pays voisins, la capacité). C'est à l'autorité chargée du plan sectoriel qu'il revient de procéder à la pesée globale de ces différents intérêts. Sur la base du plan sectoriel, l'exploitant de l'aéroport peut déposer une modification du règlement d'exploitation avec des procédures optimisées en matière de bruit. En cas de litige, la décision finale revient à l'instance juridique dans le cadre de la procédure de recours. Tous ces points de vue sont tout simplement ignorés dans la proposition de la minorité.

Par ailleurs, ces propositions relatives à la LA n'ont pas grand-chose à voir avec l'objectif réel du projet, qui est de mieux concilier le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et la protection contre le bruit. Il n'est pas acceptable d'introduire après coup dans le projet de telles interventions déguisées en dispositions transitoires sur des bases non fondées.

En vous remerciant l'attention que vous porterez à nos réflexions, nous vous prions d'agrèer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

AEROSUISSE
Fédération faîtière de l'aéronautique
et de l'aérospatiale suisses

Le Directeur :



Philip Kristensen

Annexe: fiche d'information