Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit
Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Communiqué de presse

Berne, 20 décembre 2019

Le parlement ignore la santé de la population vivant près des aéroports

La coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) regrette que le parlement national ne donne pas suite à sa pétition « Pour des nuits sans bruit d'avion ! ». Cette pétition, soutenue par près 10'000 signatures, demandait à la Confédération de garantir un couvre-feu nocturne de 22:00 à 07:00 dans tous les aéroports suisses, ainsi que de fixer de nouvelles valeurs-limites pour le bruit en fonction des connaissances scientifiques actuelles.

Le Conseil national a suivi le Conseil des Etats et a décidé sans discussion, de ne pas donner suite à la pétition de la CESAR « Pour des nuits sans bruit d'avion ! » Cette décision reflète bien le peu d'importance accordée par la Confédération à la santé de la population vivant autour des aéroports. Pourtant, selon le Conseil fédéral ce sont 65'000 personnes qui sont exposées à un bruit excessif du trafic aérien durant la journée, et plus de 95'000 personnes durant la nuit[1].

Le bruit du trafic aérien rend malade
Les études les plus récentes le démontrent : non seulement une exposition régulière au bruit du trafic aérien provoque du stress et des perturbations de sommeil, mais de plus elle augmente le risque de souffrir d'hypertension, de maladies cardiovasculaires et de diabète. Les enfants sont particulièrement touchés par le bruit du trafic aérien. Les perturbations de sommeil portent préjudice à leur développement cognitif et affectent sensiblement leur capacité d'apprentissage.

Des valeurs limites d'immission ni respectées, ni à jour
Les valeurs limites d'immission, arrêtées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), définissent les seuils à partir desquels le bruit a des effets indésirables trop importants sur la population. Aujourd'hui, non seulement les valeurs limites actuelles sont souvent dépassées autour des aéroports, mais de plus les études les plus récentes concluent qu'un niveau sonore inférieur à ces seuils affecte déjà à la santé de la population.

Changement de cap nécessaire
Malgré ces risques, le parlement national refuse de mettre à jour les valeurs limites pour le bruit et de réduire les mouvements aériens nocturnes. Au contraire, elle mise sur une croissance inconsidérée du trafic aérien. Alors que la Suisse comptabilisait 468'226 mouvements aériens en 2016, 632'000 en sont prévus pour 2030 [2] ! Cette vision est incompatible avec la mise en œuvre d'un développement durable du trafic aérien. La CESAR continuera à maintenir la pression pour que la Confédération opère un changement de cap nécessaire, afin de protéger la population vivant autour des aéroports.

Pour toute information supplémentaire :

- Lisa Mazzone, coprésidente de CESAR, 077 404 16 08
- Priska Seiler Graf, coprésidente de CESAR, 076 571 06 48

[1] Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone 15.3840, p. 12
[2] Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030, p. 71

Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit
Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Pétition pour des nuits sans bruit d'avions !

Madame la conseillère Simonetta Sommaruga,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,

La Confédération planifie le développement du transport aérien, mais a aussi pour mission de protéger la population. Nous demandons donc qu'elle prenne les mesures suivantes:

- Garantir un couvre-feu nocturne de 22:00 à 07:00 dans tous les aéroports et les aérodromes concessionnaires de la Suisse, avec pour seules exceptions les vols qui sont indispensables pour des raisons de sécurité ou le bon fonctionnement des hubs
- Fixer de nouvelles valeurs-limites d'immission de bruit en se basant sur les connaissances scientifiques actuelles et garantir leur respect

Le bruit du trafic aérien perturbe et rend gravement malade, c'est ce que concluent de plus en plus d'études. Les personnes régulièrement exposées au bruit du trafic aérien ont 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 personnes concernées peuvent souffrir de troubles du sommeil sans qu'elles ne se réveillent ou ne s'en rendent compte.

Les enfants sont particulièrement touchés par le bruit du trafic aérien. Les perturbations de sommeil portent préjudice à leur développement cognitif et affectent sensiblement leur capacité d'apprentissage, ce qui peut avoir de graves répercussions sur leur parcours scolaire. De plus, le bruit augmente le stress et favorise la prise de poids.

Les valeurs limites d'immission définissent les seuils à partir desquels le bruit a des effets indésirables trop importants sur la population. Non seulement les études les plus récentes concluent qu'un bruit inférieur aux seuils actuellement en vigueur nuit à la santé de la population, mais en plus ces valeurs définies dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sont régulièrement dépassées autour des aéroports et des aérodromes. Les valeurs limites de l'OPB ne sont donc ni respectées ni à jour.

Malgré ces risques, la Confédération continue de miser sur une croissance inconsidérée du trafic aérien. Alors que la Suisse comptabilisait 468'226 mouvements aériens en 2016, la Confédération en prévoit 632'000[3] en 2030 ! Cette prévision entrainera inévitablement une augmentation des vols de nuit déjà de plus en plus nombreux. Aujourd'hui, 65'000[4] personnes sont exposées à un bruit excessif du trafic aérien durant la journée. Ce chiffre monte à plus de 95'000 durant la nuit (22 h à 24 h et 5 h à 6h).

[3] Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030, p. 71
[4] Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone, p. 11-12

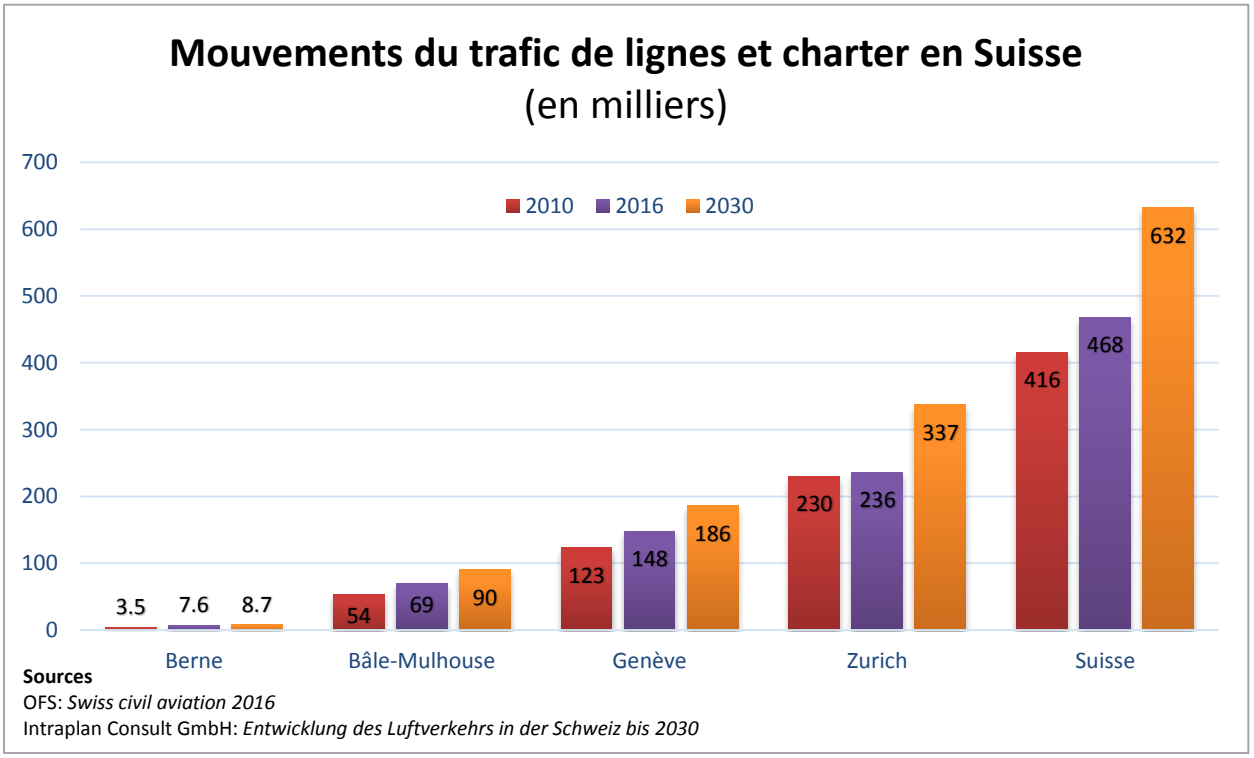
1. Heures d'exploitation et mouvements aérien en Suisse

Heures d'exploitation

Aéroports	Heures d'exploitation	Retards autorisés
Aéroport de Bâle-Mulhouse	05:00 – 24:00	
Aéroport de Berne	06:00 – 23:00	
Aéroport de Genève	05:00 – 24:00	24 :30
Aéroport de Zurich	06:00 – 23:00	23 :30

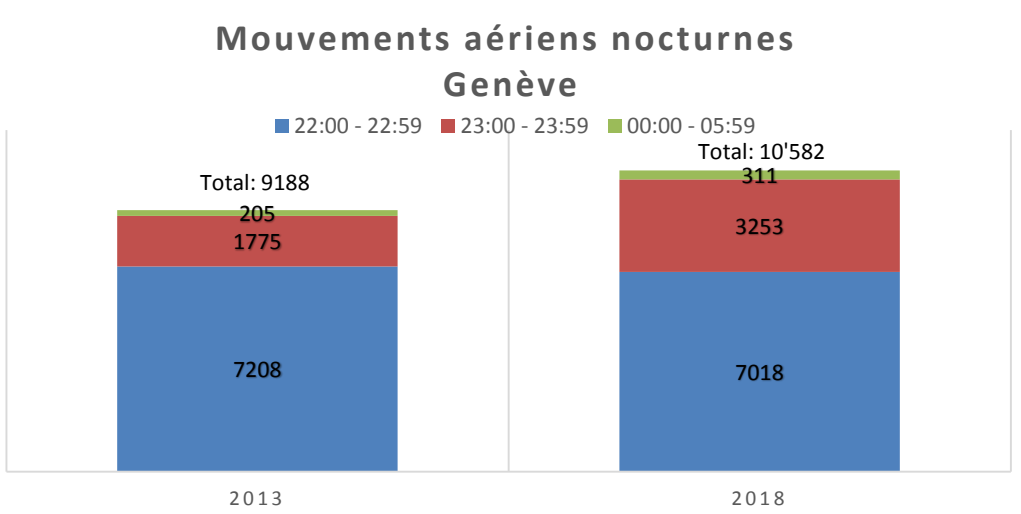
- Plus d'infos : Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, Article 39

Evolution des mouvements aériens en Suisse

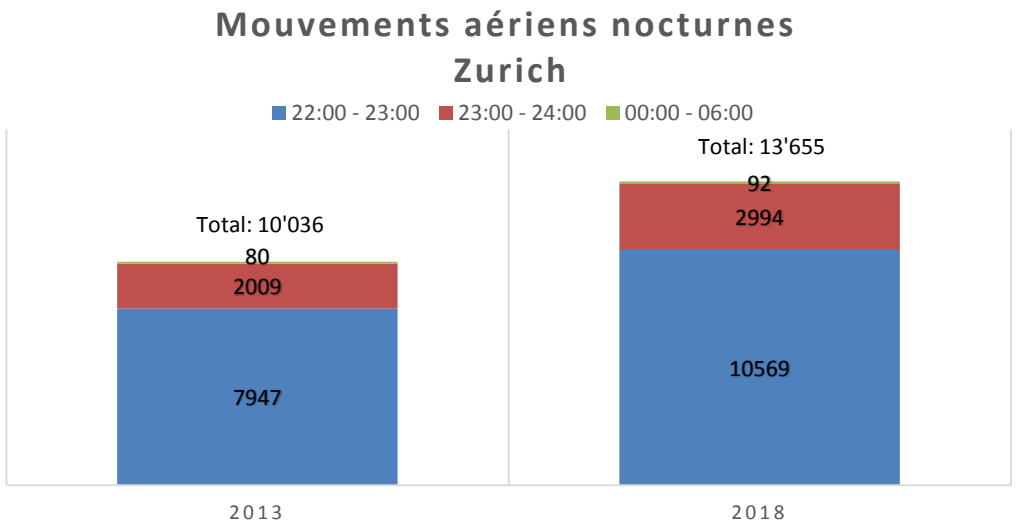


- Plus d'infos :
  - OFS : *Swiss civil aviation 2016*
  - Intraplan Consult GmbH: *Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030*

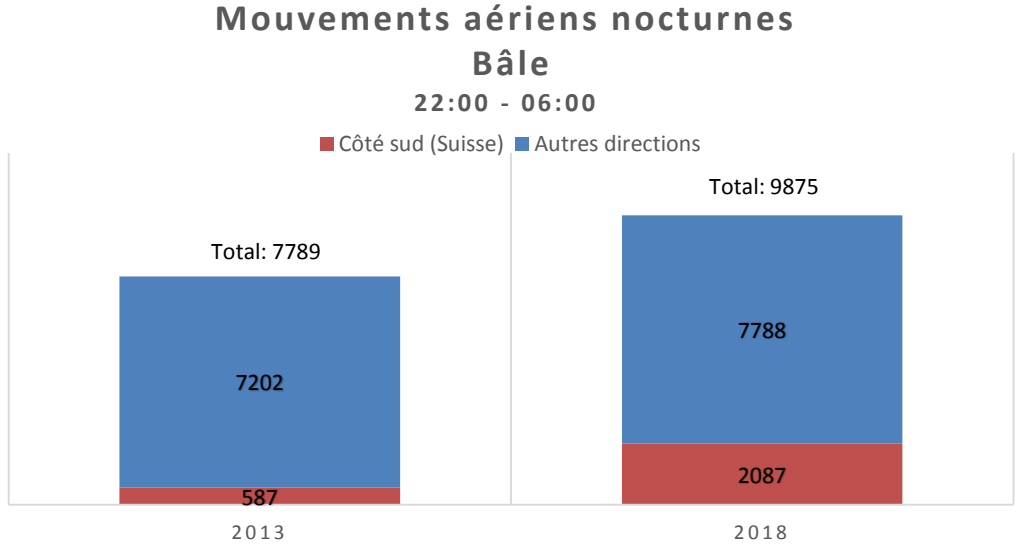
2. Mouvements aériens noctures



Source: Genève aéroport - *Synopsis des mouvements nocturnes 2013 et* 2018



Source: Flughafen Zürich – *Entwiklung der Flugbewegungen*



Source: Euro Airport - Nachtflugbewegungen pro Jahr

3. Valeurs limites actuelles pour le bruit

Degré de sensibilité (DS)		Valeur de planification (VP) en dB(A)		Valeur limite d'immission (VLI) en dB(A)		Valeur d'alarme (VA) en dB(A)	
		Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
I	Détente	50	40	55	45	65	60
II	Habitation	55	45	60	50	70	65
III	Habitation/artisanat	60	50	65	55	70	65
IV	Industrie	65	55	70	60	75	70

=> Source et plus d'informations : OFEV Office fédéral de l'environnement

4. Valeurs limites et connaissances scientifique actuelles

- SiRENE Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure – 2019

  L'étude SIRENE est subventionnée par le Fonds national suisse et soutenue par la commission fédérale pour la lutte contre le bruit. L'objectif de cette étude est de déterminer l'impact du bruit du trafic routier, ferroviaire et aérien, sur la santé et les perturbations du sommeil de la population. Les résultats montrent qu'à partir de 40 dB, le risque de souffrir de maladies cardiovasculaires s'accroît de 2,7% pour chaque 10 dB de plus venant du trafic aérien.

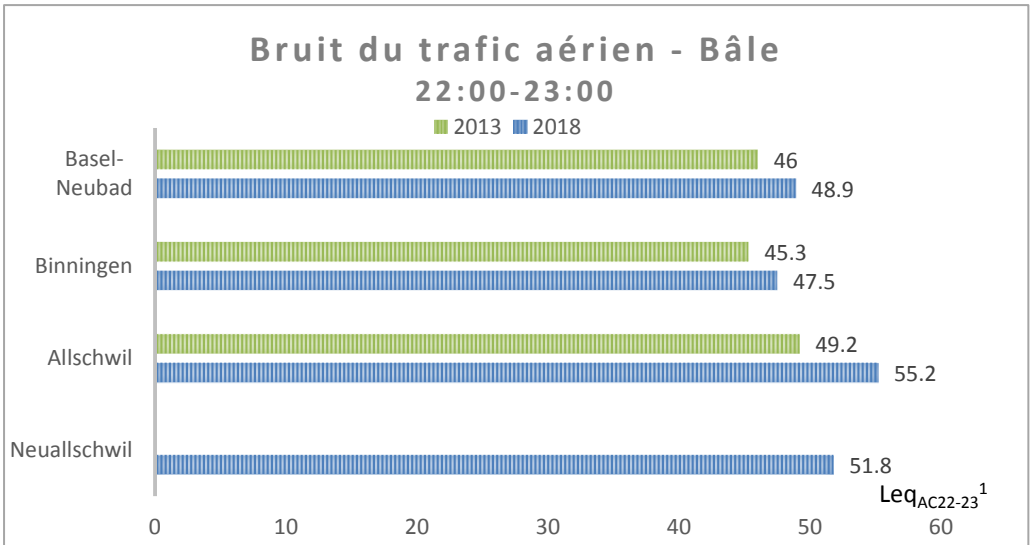
- Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne – 2018

  L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande fortement de réduire les niveaux de bruit moyens produits par les avions en dessous de 45 dB Lden, car un bruit supérieur à ce niveau est associé à des effets néfastes sur la santé. Quant au bruit aérien nocturne, l'OMS recommande fortement de réduire les niveaux de bruit moyens en dessous de 40 dB Lnight, car un bruit supérieur à ce niveau est associé à des effets négatifs sur le sommeil.

5. Mesures du bruit du trafic aérien

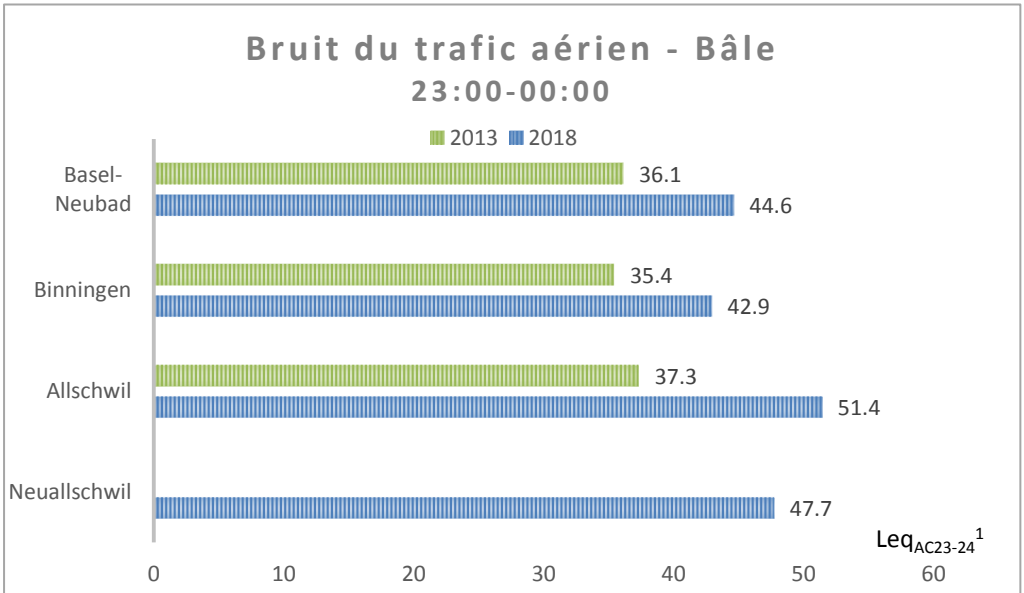
Définition du Leq : *Leq "niveau acoustique d'énergie équivalente" : une procédure couramment utilisée pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé. C'est le niveau acoustique constant qui, pour une durée donnée, équivaut à la même énergie que la somme de tous les événements singuliers.* Source : Euro Airport

A quoi correspond un décibel ? => voir les exemples cités sur le site internet d'Euro Airport



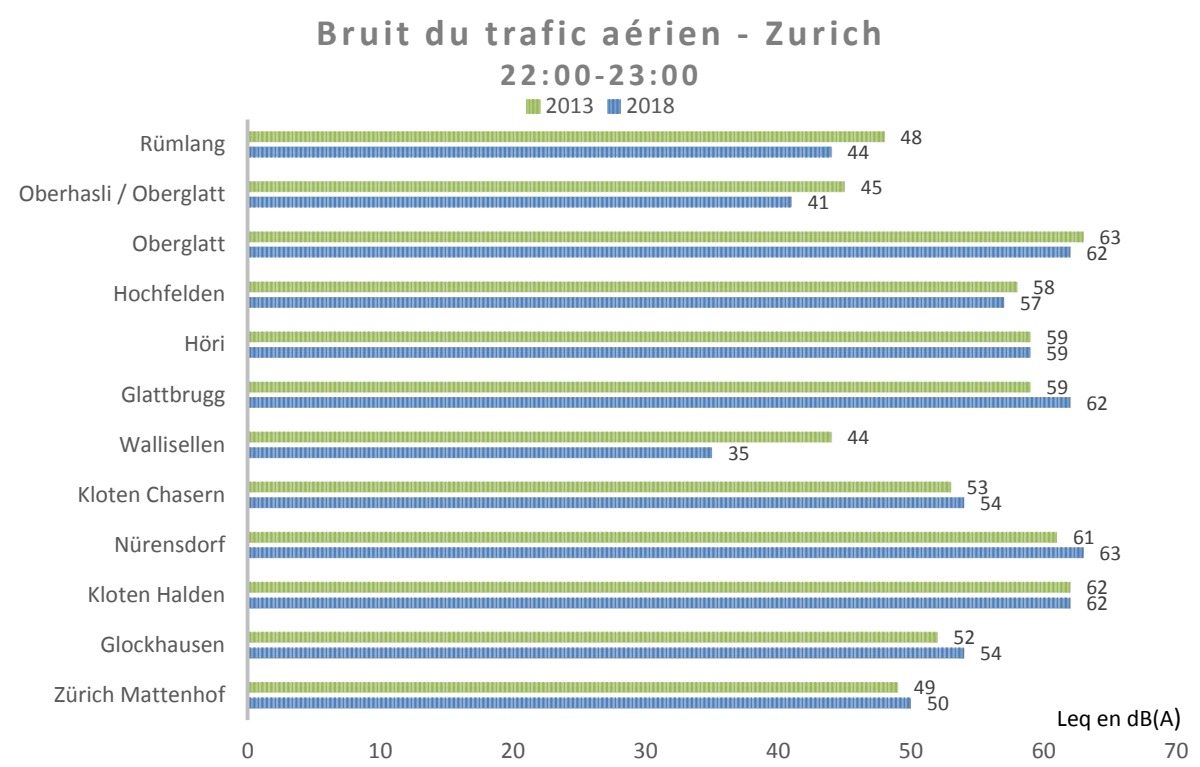
[1]$Leq_{AC22-23}$: niveau de bruit correspondant aux évènements de bruit d'aéronefs entre 22h00 et 23h00

Source: Euro Airport - Mesures du bruit

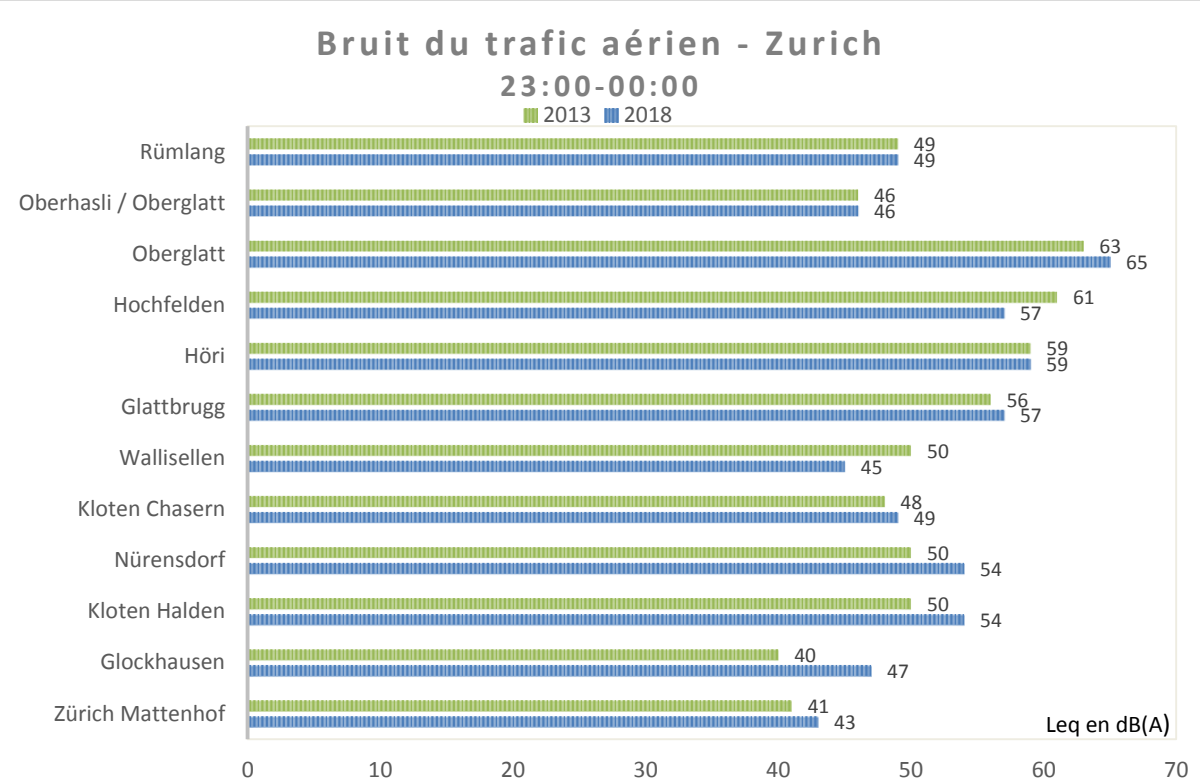


[1]$Leq_{AC23-24}$: niveau de bruit correspondant aux évènements de bruit d'aéronefs entre 23h00 et 24h00. Les vols entre 24h00 et 05h00 sont aussi pris en compte dans le calcul de la deuxième heure de nuit.

=> Source et plus d'infos : Euro Airport - Mesures du bruit

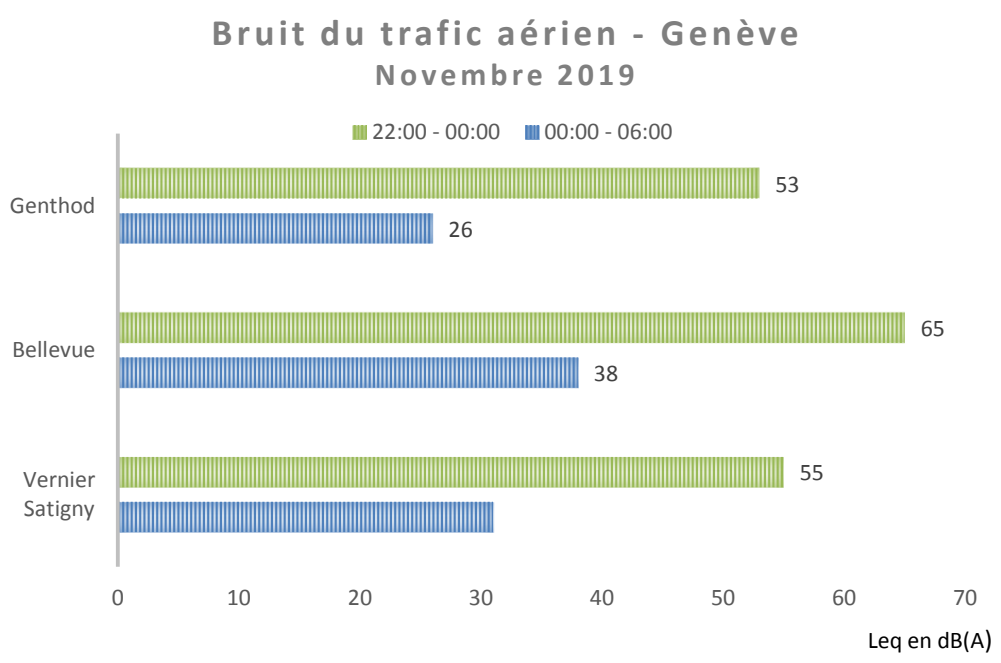


Source: Flughafen Zürich – *Entwicklung der Lärmbelastung*



Source: Flughafen Zürich – *Entwicklung der Lärmbelastung*

=› Source et plus d'infos : Flughafen Zürich – Lärmbelastung in der Flughafenregion



Source: Genève aéroport - Plateforme interactive sur les mouvements des aéronefs et le bruit émis

=› Source et plus d'infos: Genève Aéroport – Plateforme interactive

6. Etudes et publications

Bruit du trafic aérien et santé

- SiRENE Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure – 2019

  L'étude SIRENE est subventionnée par le Fonds national suisse et soutenue par la commission fédérale pour la lutte contre le bruit. L'objectif de cette étude est de déterminer l'impact du bruit du trafic routier, ferroviaire et aérien, sur la santé et les perturbations du sommeil de la population. Les résultats montrent qu'à partir de 40 dB, le risque de souffrir de maladies cardiovasculaires s'accroît de 2,7% pour chaque 10 dB de plus venant du trafic aérien..

- SALPADIA Swiss cohort study on Air Pollution And Lung and heart Diseases In Adults – débuté en 1991.

  Cette étude observe les effets de l'environnement, du mode de vie, des conditions sociales et des gènes sur la santé de la population suisse. Environ 10'000 personnes sont surveillées en Suisse. D'après des résultats de l'étude, les cas de diabètes sont 2 fois plus fréquents autour des aéroports de Bâle, Genève et Zurich qu'ailleurs en Suisse.

- Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone 15.3840 – 28.06.2017

  « Il n'est ainsi plus contesté qu'il y a un lien de causalité entre le bruit du trafic routier ou aérien et des maladies dues au stress (notamment hypertension et crise cardiaque). Le bien-être psychique peut aussi être altéré par le bruit. » (p.8)

- T- Munzel, T. Gori, W. Babisch, and M.Basner (2014) Cardiovascular effects of environmental noise exposure, Medizinische Klinik fur Kardiologie, University Medical Center Mainz, Mainz, Germany; Department of Environmental Hygiene, Federal Environment Agency, Dessau/Berlin, Germany; and Unit for Experimental Psychiatry, Division of Sleep and Chronobiology, Department of Psychiatry, University of Pennsylvania Perelman School of Medicine, Philadelphia, PA, USA, Received 10 November 2013; revised 7 January 2014; accepted 13 January 2014

  Cette étude conclut que le bruit (celui du trafic aérien inclus) ne cause pas seulement des troubles du sommeil ou une réduction de la qualité de vie, mais il augmente aussi les risques d'accidents et de maladies cardiovasculaires.

- Correia A.W. (2013). Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study. British Medical Journal, 347:5561ff.

  Dans le cadre de cette étude portant sur près de 90 aéroports aux USA, les chercheurs ont confirmé l'existence d'un lien significatif entre bruit aéroportuaire et prévalence de l'hypertension, de l'infarctus du myocarde et de l'ischémie cardiaque pour les personnes de plus de 65 ans.

- Hansell A.L. (2013) Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London:small area study. British Medical Journal, 347: 5432ff.

  Cette étude effectuée dans la région de Londres conclut que les personnes exposées à un fort bruit du trafic aérien ont plus de risques de souffrir de maladies cardiovasculaires, de maladies cardiaques (coronarienne) et d'accident vasculaire cérébrale.

- Huss, A. Spöri , M. Egger, M. Röösli (2010) Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. Epidemiology. 2010;21:829.

Cette étude menée conjointement par les universités de Bâle et de Berne montre que les crises cardiaques fatales sont jusqu'à 48% plus fréquentes autour des aéroports suisses que dans les zones à faible niveau de bruit.

- E. Greiser, C Greiser (2010) Risikofaktor nächtlicher Fluglärm - Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Schriftenreihe Umwelt & Gesundheit 01/2010.

  Cette étude conclut que les risques de souffrir de maladies cardiaques et circulatoires augmentent à partir de 40 dB(A) pour tous les créneaux horaires, et à partir 35,25 dB(A) pour un niveau sonore continu de 24 heures.

Difficultés cognitives et d'apprentissage

- Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone 15.3840 – 28.06.2017

  « Les études menées sur l'effet du bruit sur le développement cognitif des enfants montrent que les écoliers du primaire apprennent à lire plus lentement lorsque leur école est située dans une région bruyante que les enfants qui fréquentent une école dans une zone tranquille. Ce rapport est linéaire, à savoir que plus l'exposition au bruit est importante, plus le développement est perturbé. » (p.8)

- Communiqué de presse de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit – 25.04.2017

  « En Suisse environ 18 % des enfants développent entre l'âge de 7 et 19 ans des difficultés d'apprentissage, parce qu'ils sont exposés à un bruit du trafic excessif. Le bruit diminue la capacité de concentration, retarde les processus d'apprentissage et porte généralement atteinte aux performances cognitives des enfants. Dans les régions exposées au bruit aérien autour de l'aéroport de Francfort, un retard de la capacité de lecture d'un mois par hausse du bruit de 10 décibels a été observé. »

- WHO EBD – World Health Organization (2011) Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe, WHO Regional Office for Europe, Bonn.

  De nombreuses études ont montré que le bruit, tant chronique qu'aigu, peut affecter les capacités cognitives d'apprentissage et de mémorisation des enfants.

Perturbation du sommeil

- Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone 15.3840 – 28.06.2017

  « Dans le cas du bruit nocturne, un niveau moyen de 40 à 50 décibels (dB) peut perturber le sommeil et un bruit de 35 dB peut suffire à provoquer des éveils. Il en résulte un manque de sommeil et donc un déficit d'attention et une baisse de performance le lendemain. Les plus touchés sont les enfants, les personnes malades et les personnes qui travaillent régulièrement la nuit et dorment le jour. » (p.8)

- K. Jones (2010) Aircraft Noise and Children's learning. ERCD REPORT 0908,, Environmental Research and Consultancy Department

  L'Organisation mondiale de la santé recommande d'éviter un niveau de bruit supérieur à 45 dB à l'intérieur d'une chambre. Le niveau de bruit moyen pour les 8 heures de sommeil ne doit pas dépasser 30 dB.