



*Signataires : Christina Meissner, Claude Bocquet, Marjorie de Chastonay, Marta Julia Macchiavelli, David Martin, Maria José Quijano Garcia, Yves de Matteis*

*Date de dépôt : 6 mars 2023*

## **Proposition de motion** **pour une limitation stricte des vols de nuit**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

que l'exploitant de l'Aéroport international de Genève, à savoir le conseil d'administration, se réserve le droit de limiter ou d'exclure certains types d'aéronefs ou de mouvements ou certains genres de trafic pour des raisons de sécurité ou d'exploitation ou pour des motifs de protection de l'environnement,

invite le Conseil d'Etat

- à intervenir auprès de toutes les autorités compétentes afin d'interdire totalement les mouvements d'aéronefs commerciaux d'affaires et privés à l'aéroport de Genève entre 22 heures et 6 heures, cas d'urgence, vols d'Etat ou humanitaires exceptés ;
- à intervenir afin que le règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève soit modifié en conséquence.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Le bruit des vols de nuit a de graves conséquences sur la santé et la qualité de vie. Des études internationales ont montré que les infarctus du myocarde et les accidents vasculaires cérébraux sont nettement plus fréquents aux abords des aéroports que dans les zones préservées du bruit du trafic aérien. Ce constat est valable pour ce qui est du niveau sonore mesuré aux abords des aéroports suisses, même si on élimine les autres facteurs médicaux de risque. Un niveau sonore supérieur à 50 décibels entraîne des réactions d'éveil et empêche le sommeil profond, et donc le repos nocturne. Même sans éveil, les taux d'hormones de stress et la pression sanguine augmentent pendant le sommeil. Des baisses de performance et des troubles de l'apprentissage se manifestent chez les enfants (étude Advocnar<sup>1</sup>).

Mais ce sont souvent des arguments d'ordre économique qui sont opposés à l'interdiction des vols de nuit. L'expérience faite dans d'autres pays européens montre que ces craintes sont infondées. La tranquillité nocturne a été prolongée en de nombreux endroits ces dernières années. Les pays concernés n'ont pas enregistré de conséquences économiques négatives. L'expérience s'est même révélée positive, aussi bien du point de vue de la population que de celui de l'exploitation aéroportuaire. Le bruit des vols de nuit engendre en effet d'importants coûts externes, dus aux interdictions de construire, à la diminution de la valeur de biens immobiliers et aux atteintes à la santé.

### **En Europe :**

Les restrictions des vols de nuit (couvre-feu), régies depuis 2002 par un règlement du Parlement européen, sont appliquées dans 126 aéroports européens.

A Orly, par exemple, aucun avion ne peut être programmé entre 23h15 et 6h15, excepté les vols d'avions de l'Etat, les vols humanitaires ou une situation susceptible de mettre en cause la sécurité de l'avion<sup>2</sup>.

La plupart des aéroports en Allemagne ont des restrictions et des couvre-feux pendant la nuit. L'Aéroport international de Francfort, par exemple, interdit totalement les mouvements d'aéronefs réguliers entre 23h et 5h.

---

<sup>1</sup> <https://www.advocnar.fr/>

<sup>2</sup> Plan de prévention contre le bruit, Aéroport d'Orly

A Vienne, depuis 2007, les vols de 21h à 6h sont interdits dans certaines directions. Ils sont tous progressivement interdits.

### **Ailleurs dans le monde :**

A Auckland (Nouvelle-Zélande), un plan de vol particulier est imposé entre 23 heures et 6 heures.

A Sydney (Australie), depuis 1995, un couvre-feu est imposé entre 23h et 6h par la loi.

A Narita (Japon), tous les vols sont interdits de 23h à 6h (sauf cas d'urgence).

**En Suisse**, il n'y a pas d'interdiction uniforme des vols de nuit pour les aéroports nationaux.

A Zurich, l'interdiction va de 23h à 6h (avec une dérogation jusqu'à 23h30 pour les vols retardés) alors qu'**à Genève l'aéroport est ouvert en permanence** avec des restrictions pour les mouvements commerciaux entre 22h et 6h qui doivent préalablement être soumis à l'approbation de l'exploitant<sup>3</sup>. Cette inégalité de traitement lèse les populations de notre région qui n'ont pas manqué de porter leur voix jusqu'à notre parlement.

En août 2015, les riverains de l'aéroport de Genève se mobilisaient par le dépôt d'une pétition pour que l'aéroport respecte leur sommeil<sup>4</sup>. Pétition acceptée par le Grand Conseil qui a même, par la suite, refusé la réponse apportée par le Conseil d'Etat<sup>5</sup>. Ce dernier avait, à l'époque, préféré la solution des enveloppes de bruit préconisées par le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique pour l'aéroport de Genève. On connaît maintenant les conséquences de ce plan adopté récemment par la Confédération<sup>6</sup>. L'insatisfaction est générale et elle se traduit, entre autres, par le lancement en mars 2023 d'une nouvelle pétition. La demande des riverains est toujours la même, car les autorités n'ont rien fait pour diminuer les vols de nuit. Bien au contraire !

---

<sup>3</sup> Zurich : Fermeture nocturne de l'aéroport de Zurich, voir section C du règlement de l'aéroport.

Genève : Art 4 du règlement d'exploitation interne de l'aéroport international de Genève, état au 30 octobre 2013.

<sup>4</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01954.pdf>

<sup>5</sup> Réponse du Conseil d'Etat, refusée par le Grand Conseil et renvoyée au Conseil d'Etat le 25.11.2016 : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01954B.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-91930.html>

L'aéroport ne respecte toujours pas les normes de protection contre le bruit. Mais, au lieu de le mettre en conformité, la Confédération lui offre un passe-droit et entérine, en modifiant le bruit admissible et le règlement d'exploitation de l'aéroport, un niveau sonore excessif, alors même que les normes contre le bruit sont d'ores et déjà considérées comme trop laxistes par la Commission fédérale de lutte contre le bruit. Le Conseil fédéral prévoit ainsi 11 000 mouvements par an, soit l'équivalent de 30 mouvements par nuit, toutes les nuits, entre 22h et minuit.

Cette décision, rendue sans aucune prise en compte des centaines d'oppositions, répond à la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique pour l'aéroport de Genève (PSIA), qui planifie un aéroport pour 25 millions de passagères et passagers en 2030 et 236 000 mouvements annuels, soit une augmentation de 17,5% par rapport au nombre d'avions qui ont décollé ou atterri en 2019.

Rappelons que 70% des passagers qui prennent l'avion à Genève le font pour leurs loisirs.

Ainsi, sans mettre en péril le fonctionnement global de l'aéroport et son apport à l'économie genevoise, il est possible de prendre des mesures permettant d'assurer le bien-être et la santé des riverains comme cela a été fait avec succès ailleurs, à Zurich, à Franckfort ou à Paris par exemple.

La mise en place d'un couvre-feu entre 22h et 6h nous paraît être une mesure raisonnable pour préserver un environnement sain et une qualité de vie acceptable pour les habitants de notre région.

Interrogés sur la mise en place d'un tel couvre-feu lors d'un débat organisé en rive droite par la Tribune de Genève le 28 février 2023<sup>7</sup>, les 4 candidats au Conseil d'Etat présents (Le Centre, Les Vert.es, PLR et Socialistes) **ont tous répondu OUI à une fermeture stricte de l'aéroport dès 22h**, avec, pour certains, des aménagements pour vols retardés.

Pour ces raisons et en cohérence avec ces prises de position, nous invitons les députées et les députés des partis précités mais aussi ceux des autres partis représentés au Grand Conseil à soutenir la présente proposition de motion.

---

<sup>7</sup> <https://www.tdg.ch/la-rive-droite-est-elle-la-grande-oubliee-du-canton-731775105324>