

Davantage de bruit dans la Broye avec l'arrivée du F-35A

Selon des analyses approfondies, les émissions sonores seront plus importantes autour de l'aérodrome de Payerne avec le F-35A qu'avec le F/A-18.



Un nouveau règlement d'exploitation doit être approuvé pour l'introduction du F-35A. © keystone-sda.ch

Chantal Rouleau

Alors que l'exposition au bruit aérien ne change pas à Emmen et qu'elle diminue légèrement à Meiringen, elle connaîtra une « légère augmentation » à Payerne. « Le précédent calcul se basait sur 11'000 mouvements de jets, dont un tiers concernait le F-5, qui est nettement moins bruyant. La réduction du nombre de mouvements avec le F-35A a donc un impact moins important », explique le colonel EMG Christian Oppliger, chef Introduction du F-35A au sein des Forces aériennes.

Les calculs montrent en outre que certains facteurs influent davantage sur les courbes d'exposition au bruit, comme l'inclinaison du terrain, qui est plus plat à Payerne qu'à Emmen et à Meiringen. Différentes analyses ont été faites pour diminuer l'exposition au bruit, par exemple en adaptant les procédures de décollage, mais cela n'a pas été concluant pour la base aérienne broyarde.

Diminution des vols

Les nouvelles données permettront de mettre à jour le plan sectoriel militaire, qui détaille l'organisation et l'exploitation de la base aérienne en précisant par exemple le nombre de vols par année et les horaires. Pour Payerne, les calculs ont été faits avec un nombre annuel de 5500 mouvements de jet de combat, alors que 4200

mouvements sont prévus. « Le nombre annuel de mouvements effectifs étant soumis à des fluctuations, les chiffres de planification utilisés pour les calculs sont plus élevés que le nombre annuel moyen de mouvements effectifs », explique le DDPS dans son communiqué.

Christian Oppliger précise : « Nous sommes transparents. Nous sommes au fait des nuisances provoquées et nous faisons tout pour en minimiser l'impact. Nous avons calculé le nombre de missions nécessaires au quotidien et nous nous y tiendrons. » Actuellement, le nombre maximal annuel est de 11'000 mouvements, mais le nombre de vols atteint environ 80% de ce quota.

Ce plan doit être accompagné notamment d'une étude d'impact sur l'environnement et d'un nouveau cadastre du bruit aérien. Ce dernier fixe les limites sonores et se présente comme une carte sur laquelle sont dessinées des courbes, qui correspondent à une moyenne de bruit produite, en décibels, par les avions autour de l'aérodrome. Selon les calculs effectués, les courbes devront être modifiées car certains villages seront davantage exposés au bruit. Certaines parties de villages dépasseront la limite autorisée des 65 décibels alors que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

« Il s'agit de villages qui étaient déjà touchés », minimise Christian Oppliger, en donnant l'exemple de Cugy. « On passe d'un quartier à la moitié du village qui sera exposé à une moyenne de bruit plus élevée », commente-t-il en insistant : « Il y aura la moitié moins de vols et donc moins d'effet de nuisances sonores. »

Recours possible

La valeur limite autorisée est de 65 décibels. Les habitants se trouvant dans le périmètre où la moyenne de bruit produite est plus élevée pourraient avoir droit à d'éventuelles indemnisations ou à des fenêtres antibruit. Les constructions dans ce périmètre sont par ailleurs limitées. Rappelons que les propriétaires ayant fait des demandes d'indemnisation lors de la mise en place du cadastre du bruit actuel n'ont encore rien reçu. Ces demandes doivent encore être évaluées par la Commission fédérale d'estimation, indique Bruno Locher, chef de la division Territoire et environnement au DDPS.

L'introduction du F-35A nécessite une approbation du règlement d'exploitation avec détermination du bruit admissible (cadastre du bruit) et des allègements pour les dépassements des valeurs limites de bruit. Les documents doivent être mis à l'enquête publique idéalement en 2025 pour une entrée en force en 2028, année où le F-35A doit être introduit. Il y aura alors la possibilité de faire recours au Tribunal administratif fédéral. Rappelons que les documents actuels ont nécessité une quinzaine d'années de négociations. « Le nombre de mouvements n'est pas exagéré. Si on les diminuait davantage, l'exploitation de l'aérodrome militaire n'aurait plus de sens », persiste Christian Oppliger.

LES RIVERAINS SONT MÉCONTENTES

« Inacceptable », « déçu », « fâché » ou encore « mis devant le fait accompli ». Les réactions de plusieurs syndics des communes riveraines de l'aérodrome militaire de Payerne, à l'issue de la séance de présentation de l'armée mercredi soir sur l'impact du bruit des F-35 dans la région, sont très critiques. Les élus contactés contestent cette augmentation qualifiée de légère par le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS).

« C'est une énorme augmentation du bruit, qui va s'étendre beaucoup plus loin, dans de nombreuses localités. Les riverains sont déjà à saturation et on nous annonce qu'il y aura encore plus de bruit. C'est incompréhensible. Il y a un manque de prise de conscience du DDPS de la réalité du terrain », s'emporte Cédric Péclard, syndic des Montets et président de l'Association pour la sauvegarde des intérêts des communes broyardes touchées par l'aérodrome de Payerne (ASIC).

Aménagement péjoré

Eric Küng, syndic de Payerne, se dit inquiet : « Pour notre commune, la moyenne du bruit s'étend de plusieurs centaines de mètres plus loin qu'aujourd'hui avec les F/A-18. Il n'y a pas d'habitations dans cette zone mais je crains que les Payernois subissent davantage les nuisances sonores. » En plus de la qualité de vie des habitants, qui risque d'être détériorée, les autorités communales riveraines sont convaincues que l'aménagement du territoire de la région sera péjoré. Des zones risquent par exemple de ne plus être constructibles car elles seront trop exposées au bruit. Les valeurs

Les communes pointent du doigt l'absence de discussion avec l'armée. « Nous ressentons un manque de considération, qui génère de la frustration. Nous nous retrouvons dans la même situation qu'à l'époque avec le F/A-18. Le DDPS arrive avec des données relativement figées sans qu'on ait pu trouver des solutions ensemble », regrette Bernard Grandgirard, syndic de Cugy.

Le groupe de contact, formé de communes riveraines, sera reconstitué pour négocier avec le DDPS. But visé : éviter cette augmentation de bruit annoncée. « Parmi les pistes à explorer, il y a la réserve de 5500 mouvements alors que l'armée a besoin de 4200. Cette réserve pourrait servir pendant une année lors des travaux des pistes des autres aérodromes. Cet argument est irrecevable, une mesure exceptionnelle ne peut pas impacter l'aménagement du territoire de toute une région. Je suis aussi d'avis de changer le règlement d'exploitation pour diminuer les horaires de vol et choisir des tranches horaires agréables pour la population », avance Eric Chassot, syndic d'Estavayer.