

JAAC 53.43

Extrait d'une décision du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie du 7 février 1989

Art. 95 ONA. Mouvements aériens de nuit.

- *Conditions auxquelles de tels mouvements sont compatibles avec le droit au respect de la vie privée des riverains selon l'art. 8 CEDH.*
- *Exigences relatives à la motivation de la nécessité de ces mouvements.*
- *Seuls les vols dus à des retards techniques, à des motifs de sécurité aérienne ou fondés sur un intérêt prépondérant, mais non les vols de commodité, revêtent un caractère absolument nécessaire.*

Art. 95 LFV. Nachtflüge.

- *Voraussetzungen, unter welchen solche Flüge mit dem Recht auf Achtung des Privatlebens der Anlieger nach Art. 8 EMRK vereinbar sind.*
- *Anforderungen an die Begründung der Notwendigkeit dieser Flüge.*
- *Nur Flüge infolge technischer Verzögerungen, aus Gründen der Flugsicherheit oder wegen eines überwiegenden Interesses, nicht aber die Flüge aus Bequemlichkeit, begründen den unbedingt notwendigen Charakter.*

Art. 95 ONA. Voli di notte.

- *Condizioni alle quali tali voli sono compatibili con diritto al rispetto della vita privata dei confinanti giusta l'art. 8 CEDU.*
- *Esigenze relative alla motivazione della necessità di tali voli.*
- *Soltanto i voli dovuti a ritardi tecnici, a motivi di sicurezza aerea o fondati su un interesse preponderante, ma tuttavia non i voli di comodo, hanno carattere di assoluta necessità.*

6. [L'association des riverains de l'aéroport de Genève, qui recourt contre l'autorisation annuelle d'effectuer des mouvements de nuit dans le cadre du trafic commercial hors des lignes publiée dans la FF 1988 I 217] invoque l'art. 8 de la Conv. de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 (CEDH, RS 0.101) garantissant le respect de la vie privée et le respect de l'intégrité de chacun: «Toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance.» Toutefois, ce droit n'est pas un droit absolu et le § 2 règle les cas dans lesquels des ingérences sont tolérables: «Il ne peut y avoir ingérence d'une autorité publique dans l'exercice de ce droit que pour autant que cette ingérence est prévue par la loi et qu'elle constitue une mesure qui, dans une société démocratique, est nécessaire à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au bien-être économique du pays, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui.» L'art. 8 CEDH fait partie de la liberté personnelle, droit constitutionnel non-écrit, inaliénable et imprescriptible.

De l'avis de la recourante, le bruit émis par les aéronefs à l'atterrissage et au décollage constitue une atteinte intolérable à la vie privée et au respect de l'intégrité de chacun.

Le bruit émis par des aéronefs (quels que soient la méthode de calcul utilisée et les points de mesure choisis) peut, dans certaines circonstances et en particulier lors de mouvements de nuit sur un aéroport urbain comme l'aéroport de Genève, porter atteinte à des droits fondamentaux, notamment la garantie de la propriété ou la vie privée. On ne peut cependant suivre la recourante et qualifier cette atteinte d'intolérable, car cela reviendrait à bannir totalement les mouvements de nuit au risque de porter atteinte à d'autres intérêts prépondérants. Certes, pour être licites, de telles atteintes doivent respecter les conditions de l'art. 8 CEDH et de la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à la liberté personnelle. L'Etat et le particulier se doivent cependant de prendre des mesures pour empêcher les atteintes injustifiables et inutiles, diminuer les effets des atteintes licites et réparer les préjudices qui en résultent. La législation suisse sur la navigation aérienne tolère, dans certaines limites, des mouvements de nuit. La limitation du nombre de mouvements de nuit entre 22 h et 24 h et leur interdiction entre 24 h et 6 h constitue l'une des mesures adéquates et propres à diminuer les effets néfastes du bruit et à garantir aux riverains un repos nocturne aussi peu troublé que possible afin de rétablir leurs forces physiques et psychiques.

7. (Facteurs dont l'autorité doit tenir compte lors de la fixation du contingent des vols de nuit selon l'art. 95 de l'O du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne [ONA], RS 748.01, cf. [JAAC 52.60](#))

8. ...

9. Quant à la pesée des intérêts en présence, à savoir la comparaison entre l'intérêt général éventuel à satisfaire le besoin de transport et celui qui commande de réduire les nuisances, elle doit être liée avec la dernière condition: les désirs des requérants pour autant qu'ils soient dûment motivés. L'intérêt des compagnies et des voyageurs se heurte aux intérêts des riverains de l'aéroport à voir réduire les nuisances sonores et à bénéficier durant la

nuit d'une relative tranquillité et d'un repos bienfaiteur. Dans une décision du 11 septembre 1974 (JAAC 39.33, p. 115), le Conseil fédéral convient qu'il y a lieu de sauvegarder le plus possible la tranquillité des riverains, tout en maintenant un réseau de communications aériennes répondant aux besoins minimaux de la clientèle. Il souligne néanmoins que le trafic hors des lignes doit subir de plus fortes restrictions. Cela dit, compte tenu de l'évolution intervenue depuis la décision précitée et notamment de l'augmentation du trafic, du contexte international et de l'importance prise par les vols hors des lignes dans le trafic aérien, il y a lieu d'autoriser des mouvements de nuit dans la mesure où ils sont absolument nécessaires et dûment motivés par les requérants. Des décisions individuelles attaquées, il ressort que les contingents octroyés ne concernent pas les vols prévus avant 22 h, mais qui sont effectués après 22 h pour des raisons de trafic (ATC-delays). En outre, ni la décision publiée, ni les décisions individuelles ne contiennent de justification quant à la nécessité des mouvements demandés et effectivement octroyés. Comme l'autorité de céans l'a relevé dans sa décision du 24 juin 1988 (consid. 9), l'octroi de contingent pour les vols de nuit ne doit pas être remis en cause, en particulier du fait qu'il est favorable aux riverains qui peuvent ainsi mieux faire valoir leurs droits que lors d'une autorisation individuelle. Toutefois, les compagnies ne doivent plus se contenter de chiffrer leur demande, elles doivent dûment les motiver. Au regard de l'intérêt des riverains à la tranquillité, l'intérêt économique des compagnies à effectuer le plus de vols possible ou la commodité des clients sont, à eux seuls, insuffisants pour justifier la nécessité d'octroyer un contingent de nuit. Si un intérêt public ou privé prépondérant ne peut être démontré, seuls des vols programmés avant 22 h et effectués après 22 h pour des raisons de sécurité aérienne, ou à cause de problèmes techniques en Suisse et à l'étranger (ATC) constituent des mouvements absolument nécessaires.

Dans leurs réponses à la demande de l'autorité de céans du 28 décembre 1988 relative aux motifs des mouvements attribués:

- Aéroleasing (ALG) souligne que «les 40 mouvements de nuit effectués par les avions d'ALG comprennent 9 atterrissages effectués après 23 h, 11 mouvements se situent entre 22 h 02 et 22 h 24. 20 mouvements ont été accomplis entre 22 h 26 et 22 h 59.» Ces vols sont effectués uniquement pour des raisons impérieuses: 17 mouvements sont dus à des retards ATC, des slots sur les aéroports et des vols ou suites de vols retardés. 10 mouvements sont dus au retard des passagers, notamment en raison d'embouteillages sur les routes d'accès aux aéroports. 3 mouvements résultent d'une attente pour l'obtention de permis de survol de certains pays ou de réservations de dernière minute. 10 mouvements sont dus à des causes techniques (pannes, changement d'avion pour des raisons techniques), météorologiques ou opérationnelles.
- Monair argue que les mouvements de nuit dont elle a besoin «sont justifiés par les vols long-courrier en provenance d'Afrique du Sud, pour mieux servir notre clientèle afin d'éviter des trajets inutiles entre Lyon et Genève par la route.»
- Air Glaciers souligne que les mouvements demandés sont basés sur le fait que leurs clients ont souvent du retard au départ et qu'il leur est impossible de respecter l'horaire prévu.

Pour sa part, l'autorité intimée précise que la décision du DFTCE du 24 juin 1988 l'a également amenée à réexaminer sa pratique pour l'attribution de contingents aux entreprises suisses assurant des vols d'affaires et des vols-taxi. Ainsi, des motifs de la dernière décision rendue par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 27 décembre 1988 (FF 1989 I 32) il ressort que «les mouvements de nuit ne seront plus attribués à partir de 1989 aux entreprises suisses exploitant des petits avions (entreprises assurant des vols-taxi) que dans une faible mesure et à titre de réserve pour des retards prouvés dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques».

Il ressort de ces explications que seuls les vols dus à des retards techniques, à des motifs de sécurité aérienne ou fondés sur un intérêt prépondérant revêtent un caractère absolument nécessaire. Les autres motifs invoqués et notamment les vols de «commodité» ne peuvent l'emporter sur l'intérêt des riverains au repos.

Aux yeux de l'autorité de céans, un contingent de 57 mouvements sur l'aéroport de Genève pour l'ensemble de l'année ne paraît pas excessif, dans la mesure où les vols sont véritablement effectués pour les finalités susmentionnées. Ainsi, parmi les 57 mouvements attribués, la majorité est due à des retards techniques ou des raisons de sécurité aérienne. Un mouvement, qui n'a pas été utilisé - Monair ayant renoncé à son contingent -, ne répond pas à un intérêt prépondérant. Le doute subsiste pour une vingtaine de vols: il n'est en particulier pas certain que les retards des passagers revêtent toujours un intérêt public ou privé prépondérant....

14. Au vu de ce qui précède et compte tenu de la décision du DFTCE du 24 juin 1988, le recours doit être partiellement admis; il apparaît en effet que l'autorité intimée, bien que n'ayant pas abusé de son pouvoir d'appréciation, n'a pas fait preuve de toute la réserve voulue en octroyant 57 mouvements pour l'aviation du trafic commercial hors des lignes (petits avions), car elle n'a pas vérifié la nécessité de ces vols et leur caractère prépondérant par rapport aux intérêts des riverains à la tranquillité nocturne. Elle n'a également pas fixé et contrôlé les motifs pour lesquels les vols pouvaient être effectués. L'autorité intimée aurait dû limiter les mouvements aux seuls vols provoqués par des retards dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) ou à des problèmes techniques, ainsi qu'à ceux se fondant sur un intérêt public ou privé prépondérant.

JAAC 53.43 - Extrait d'une décision du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie du 7 février 1989

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	53
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 001 022

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.
Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.
Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.