

Appel de Franz Weber au Conseiller fédéral Samuel Schmid et au commandement de l'armée :

Arrêtez cette stupide guerre du bruit contre le peuple suisse !



A l'occasion d'un débat tenu dans une salle comble du Casino-Kursaal d'Interlaken le 25 juin 2007, Franz Weber mettait, en forme d'un acte d'accusation, les choses au point : « Le rôle de l'armée consiste en la protection de notre pays, en la protection de notre qualité de vie, la protection de nos raisons de vivre, la protection de notre neutralité. Or notre armée, avec ses funestes F/A-18 importés des Etats-Unis, se permet exactement le contraire. Sous le prétexte de nous armer contre le terrorisme, elle assourdit, empeste et pollue nos montagnes et nos vallées, nos villes et villages avec ses maudits jets de combat! Elle porte atteinte à notre santé, affole nos enfants, chasse nos touristes. Elle fait, à vrai dire, une farce de notre tourisme qui

est, comme chacun le sait, l'un des principaux générateurs d'emplois de notre pays. Au surplus, elle conclut des alliances secrètes avec l'OTAN, ouvre le ciel et les aéroports suisses aux chasseurs étrangers pour s'y entraîner à la guerre en Afghanistan et en Irak - si n'est pas pour s'écraser contre les parois de nos montagnes !... Autrement dit : elle a aboli de facto notre neutralité, et cela à l'insu du peuple souverain ! »

Nous publions ci-après les passages essentielles de l'intervention de Franz Weber à Interlaken :

« Pour moi, ce n'est vraiment pas une joie, encore moins un plaisir d'intervenir aujourd'hui devant vous, dans cette désagréable et très regrettable affaire provoquée par l'arrogance

Et pour conduire cette guerre contre son propre peuple et pour masquer, taire et effacer les erreurs de planification qui ont abouti à ce conflit grotesque, on a élaboré un argumentaire, une sorte de bible militaire, bourrée de contre-vérités, d'omissions et d'inductions en erreur.

La réunion de ce soir révélera à quel point notre commandement militaire s'est déconsidéré par ses distorsions des faits, à quel point il se moque du peuple et, pour justifier ses erreurs crasses et ses manque-

et l'aveuglement de notre armée, en l'occurrence cette guerre du bruit de l'aviation militaire suisse contre le peuple suisse!

Le bruit tue des dizaines de milliers de personnes dans le monde !

Selon un rapport conditionnel établi par l'Organisation mondiale de la Santé (WHO), le bruit tue des centaines de milliers de personnes par an. Les nuisances sonores de longue durée occasionnées par la circulation routière seules seraient responsables, en Europe, de presque trois pour-cent des attaques cardiaques mortelles.

Le magazine britannique «New Scientist» publie, selon une dépêche de l'ATS, cette nouvelle dans sa dernière édition en s'appuyant sur des publications de l'OMS, membre de l'ONU. Au vu des sept millions de personnes par an dans le monde qui meurent suite à des maladies cardiaques dites ischémiques, plus de 200'000 décès par an pourraient être imputés au bruit excessif.

Le magazine souligne en outre qu'un niveau constamment trop élevé de bruit pourrait entraîner de nombreuses conséquences ultérieures sur la santé.

En plus donc des maladies cardiaques provoquées par le bruit de la circulation, le «New Scientist» répertorie des troubles du sommeil, occasionnés par des bruits de fond continus ainsi que des troubles de l'audition tels que surdité et acouphènes générés par de la musique trop forte, par le bruit de la circulation ou de la pratique de loisirs.

Selon ces constatations provisoires, établies par l'OMS, plus d'un demi-million d'années de vie vécues en pleine santé se perdraient ainsi uniquement en Europe, suite à des nuisances sonores sous toutes les formes.

Des nuisances permanentes de bruit, même faible, de jour ou de nuit, pourraient également causer des troubles d'apprentissage chez les enfants, constate le «New Scientist».

Une étude suédoise menée à Munich avait ainsi démontré que la mémoire longue durée chez les enfants habitant dans les environs de l'aéroport de Riem s'était améliorée de 25 % après la fermeture de cet aéroport.

Dans les mêmes proportions, la capacité de la mémoire des enfants aux environs du nouvel aéroport de Munich se serait dégradée depuis la mise en service de ce dernier. *bung des neuen Münchner Flughafens seit dem Betriebsbeginn verschlechtert.*

ments auxquels il s'accroche pitoyablement, il sabote le tourisme suisse – tout en rendant responsables les habitants eux-mêmes des régions lourdement touchées.

Comme les faits le prouvent, jamais le commandement de l'armée ne reconnaîtra que l'achat des F/A-18, ces machines infernales, conçues dans les vastes régions inhabitées des Etats-Unis, sont une monstrueuse erreur de choix. Une acquisition erronée non seulement pour le malheur du contribuable et pour notre tourisme, mais aussi pour le bien-être de grandes agglomérations fortement peuplées, en un mot : pour le malheur de toute la Suisse. Car toute la Suisse, dans sa solidarité confédérale, est touchée par ce drame.

On reste ébahi à entendre le Conseiller fédéral Samuel Schmid affirmer, du haut de sa chair de chef de notre défense, que le fait central et unique pour des centaines de milliers de citoyens, à savoir le bruit insoutenable des F/A-18, n'est pas négociable.

Pas négociable! Une telle déclaration, une telle prise de position ne frise pas la trahison, elle EST trahison, Monsieur le Conseiller fédéral Samuel Schmid! Elle est trahison de notre Constitution car notre Constitution protège le peuple suisse "au nom de Dieu tout puissant" de tout préjudice!

A ces populations sinistrées par le bruit, auxquelles vont s'ajouter par votre volonté, Monsieur le Conseiller fédéral, des centaines de milliers de Suissesses et de Suisses, puisque vous avez annoncé textuellement que les nuisances et les dommages provo-

qués par les F/A-18 sont le prix à payer pour notre liberté, le prix à la charge des sinistrés !

Aussi les sinistrés du bruit, donc des centaines de milliers de citoyennes et de citoyens, vous invitent instamment à jeter un coup d'œil à la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Vous y découvrirez, Monsieur le Conseiller fédéral, le paragraphe lourd de signification:

« Quand le gouvernement viole les droits du peuple, l'insurrection est pour le peuple et pour chaque portion du peuple le plus sacré des droits et le plus indispensable des devoirs ! »

Voulons-nous en arriver là? Verrons-nous les tarmacs des F/A-18 occupés par des citoyennes et des citoyens acculés au désespoir? Des citoyennes et des citoyens qui n'exigent rien d'autre que leur bon droit?

Ou croit-on à Berne que le peuple assourdi se contentera des vitrages anti-bruit que l'on condescendra à lui offrir? Croit-on donc à Berne que les victimes, comme des prisonniers derrière leurs vitrages, se laisseront rembarquer pour que le Département militaire et le Commandement de l'armée puissent se disculper de l'achat erroné des F/A-18?

Et ces vitrages anti-bruit promis, que sont-ils, que révèlent-ils en réalité? Ne sont-ils pas la preuve flagrante et l'aveu officiel du fait que le bruit des F/A-18 n'est ni supportable, ni acceptable? A quoi cela sert-il de tourner autour du pot ?

N'oubliez jamais, Monsieur le Conseiller fédéral, ce que vous savez au fond de vous fort bien: Nous ne sommes pas les ennemis de notre aviation mi-

litaire, ni les ennemis de notre armée. Nous ne sommes que les ennemis d'une excroissance de l'aviation, les ennemis des F/A-18, de leur bruit démentiel et de leur incommensurable pollution de l'environnement. Eliminez ces machines diaboliques et corrigez, comme vous le demandent des politiciens renommés et des officiers supérieurs, le concept erroné de stationnement de l'aviation militaire avec sa réduction incompréhensible et génératrice de conflits des quinze aérodromes militaires en trois seulement; Meiringen, Sion et Payerne. Et, pour l'amour de Dieu, remettez donc Dübendorf à nouveau en service. Ce que ses habitants mêmes, comme vous le savez, ne cessent de réclamer.

"Un pour tous, tous pour un", doit redevenir un mot d'ordre au Département militaire. La paix dans notre pays en dépend.

Permettez-moi, pour terminer, de vous poser la question clé, Monsieur Samuel Schmid, la

question qui brûle la langue de centaines de milliers de Suissesses et de Suisses : Quelle est la menace, dans quel pays européen se cache donc l'ennemi potentiel qui justifie une surveillance aérienne, un armement de notre ciel aussi démesurés, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, en temps de paix?!

S'agit-il vraiment de prévenir le terrorisme, comme le proclame le chef de l'armée, M. Keckeis ? Peut-on combattre les poseurs de bombes avec des jets de combat ? Ou croyez-vous, Monsieur le Conseiller fédéral, pouvoir mettre les éventuels terroristes en fuite par le bruit infernal des F/A-18 ?

N'est-ce pas une évidence pour tout citoyen éclairé que les vrais terroristes dont la Suisse doit se défendre, sont les F/A-18 ? ! Ce sont eux qui divisent notre pays !

Franz Weber

Un F/A-18 consomme 7000 litres de carburant par 1/2 heure

pour le réchauffement des turbines	800 lt
au décollage sans post combustion	2000 lt
au décollage avec post combustion (90 % des décollages)	3250 lt
par 1/2 heure de vol	2500 lt

Au total pour 1 heure de vol, y compris le décollage 6500 – 7000 lt

Au total environ 13'000 litres pour 1 heure de vol avec 2 décollages (carburant hautement toxique, énorme pollution)

135 – 140 decibel au décollage

Coût par 1/2 heure de vol :	Fr. 50'000
1/2 heure dans les airs	Fr. 25'000
Assurances, entretien et autres frais	Fr. 25'000

Initiative « Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques »

Sauvez le tourisme suisse du bruit d'enfer des F/A-18 !

« Nous menons une lutte désespérée contre l'arrogance, le manque d'égards et le non-respect des besoins des touristes et des habitants de notre région par le DDPS. Depuis le débat à Meiringen, plus aucune autre manifestation n'a eu lieu, et nous n'avons RIEN obtenu... tout au contraire, les exigences de l'armée se font de plus en plus audacieuses !... »



Paysage du lac de Brienz



FA/18: l'avion le plus bruyant du monde

■ Keystone

Les voilà en effet bien servis, les habitants de l'est de l'Oberland bernois et du Valais qui vivent à 65 pourcent du tourisme, mais également ceux de la région de Payerne. Les aérodromes militaires de Meiringen-Unterbach, Sion et Payerne avec leurs F/A-18 font de leur vie un enfer. A longueur d'année, les habitants de ces régions subissent à toute heure de la journée et de la nuit le bruit infernal, inimaginable et en croissance continue des jets militaires F/A-18, et la pollution de leur environnement. Leur qualité de vie se trouve dégradée, leurs touristes préfèrent quitter les lieux, et la valeur de leurs biens immobiliers s'effrite. Ils voient leurs enfants troublés et angoissés, ils les voient atteints dans leur système nerveux, dans leur audition, dans

leur croissance... Mais le pire de tout cela est l'absence d'espoir. Leurs protestations, leurs pétitions, leurs plaintes, leurs questions et leurs supplications ne sont pas entendues. Systématiquement, la direction de l'armée réfute, déboute, réprimande, fait patienter, amadoue et ignore les requérants et leurs demandes à tous points justifiées, souvent dramatiques. Dans ces échanges, l'armée fait preuve d'une arrogance et d'un autoritarisme qui n'a pas d'égal dans l'histoire suisse.

HELVETIA NOSTRA

Soutien inattendu d'un spécialiste de l'Armée de l'Air

Dans un article explosif intitulé „Die Luftwaffe gefährdet ihre Zukunft“ (Les Forces aériennes

menacent leur avenir) paru dans le magazine „Schweizer Soldat“ (Soldat suisse), no 06 / Juni 2007, Hans-Peter Hulliger, ancien colonel de l'Armée de l'Air et pilote, chef du contrôle de l'aviation militaire et chef du projet FLORAKO (système de défense aérienne de la Suisse) analyse cette problématique à double facette du point de vue d'un expert. Il expose, entre autre :

« Le repli des forces aériennes vers la Suisse centrale et la Suisse Romande ainsi que la réduction supplémentaire du nombre d'aéroports militaires a des conséquences militaires et stratégiques aggravantes. La flexibilité des forces aériennes s'en trouve clairement réduite.

La dépendance des conditions météorologiques a considérablement augmenté. Les émissions de bruit sont aujourd'hui concentrées sur 3 places seulement, contrairement à la répartition prévue dans le concept Armée XXI qui aurait entraîné une réduction des débits de pointe. En 2004 déjà, on avait prédit qu'avec le nouveau concept de stationnement, daté du 6 décembre 2004, les forces aériennes se priveraient de toute possibilité de faire face à des situations et menaces nouvelles, différentes et non identifiables à l'époque.

Le retrait des forces aériennes vers l'ouest et le centre de la Suisse a entraîné également, dans plusieurs secteurs, la perte ou tout au moins une diminution du soutien de la région de l'est de la Suisse, considérée comme étant à la pointe des technologies avancées.

Les problèmes liés aux émissions de bruit à proximité des aéroports de Meiringen et Sion, annoncés par les spécialistes, sont arrivés plus vite et plus violemment que prévus. Franz Weber a lancé et fait aboutir une initiative populaire visant à interdire le bruit des avions de combat à réaction au-dessus des zones touristiques (en temps de paix !) (...) Le fait que dans notre démocratie, tout objet soumis à votation peut être soit accepté, soit refusé, oblige à chercher des solutions afin que cette initiative puisse être retirée.

En contrepartie, il faut naturellement aboutir à des améliorations dans la situation du bruit autour de Meiringen et de Sion. Il est évident que ceci ne peut être obtenu qu'avec la réduction et la délocalisation des mouvements d'avions. Une solution possible serait le délestage de Meiringen et de Sion, pour revenir à une si-

Inquiétante omnipotence du Conseil fédéral

Il y a bientôt deux ans que Max Binder, Conseiller national et ex-président du Conseil national, avait exprimé son opposition contre le concept de stationnement des forces aériennes et contre la fermeture de l'aéroport militaire de Dübendorf dans une initiative parlementaire 05.447 «Optimisation du concept de stationnement des forces aériennes», cosignée par 40 membres du Conseil national. Quatre fois déjà, la discussion sur cette initiative était planifiée dans les sessions du conseil et quatre fois déjà, elle fut repoussée à plus tard et, il y a peu, ajournée pour la session d'automne. Or, le 18 juin 2007, lors d'une séance de questions, Max Binder a déposé la requête suivante : «Le plan sectoriel militaire peut-il être définitivement fixé avant que l'initiative parlementaire 05.447 'Optimisation du concept de stationnement des forces aériennes' ne soit discutée au Conseil national ? Si oui, pourquoi ? »

Réponse de Samuel Schmid, Conseiller fédéral : En raison du schéma de compétences en vigueur, le Conseil fédéral peut adopter le plan sectoriel militaire avant la discussion de l'initiative concernée par votre conseil. Le dépôt d'une initiative parlementaire n'a pas effet suspensif. (...)

Une initiative parlementaire inconfortable qui aurait pu mettre en question le concept de stationnement et notamment la fermeture de l'aéroport militaire de Dübendorf, a pu ainsi être bloquée par le Conseil fédéral jusqu'à ce qu'elle ait perdu tout impact face à des faits quasi accomplis.

tuation analogue à 2005, à savoir la décongestion des mois d'été à forte fréquentation touristique.

(...)

Il ne s'agit pas d'attaquer la direction de l'armée ni de l'accuser, mais il s'agit de trouver une solution à ce problème qui menaçait les forces aériennes et l'armée. Cette solution est le retour au concept de stationnement XXI de l'armée et des forces aériennes. Afin de rendre les émissions de bruit acceptables pour les populations concernées, les forces aériennes devraient utiliser de nouveau leurs avions de combat à réaction sur les trois aéroports du Plateau central et les trois aéroports des Alpes. Les moyens financiers supplémentaires nécessaires doivent être mis à la disposition du DDPS par la politique – des fonds d'ailleurs qui ne sont pas vraiment supplémentaires, car ils font réa-

liser une plus-value dans les régions concernées ainsi que dans le pays entier. (...)

Hans-Peter Hulliger
ancien Colonel
de l'Armée de l'Air

Ce qu'on ressent au bord du lac de Brienz

«La parole d'un Conseiller fédéral»

par Peter Michel, enseignant

C'est dans un esprit d'attente, pleins d'espoir et confiants, que nous avons appris que Monsieur le Conseiller fédéral Schmid avait consenti dernièrement à honorer sa promesse de mettre en application, pour le 4 juin 2007, la procédure de participation concernant l'aéroport et les mouvements d'avion, en y associant les lésés par le bruit des avions F/A-18, les habitants, les touristes et tous les amateurs de la destination d'été et d'hiver sans aucun doute la plus belle et la plus variée

dans l'Oberland bernois).

Cette procédure de participation, promise pour le printemps 2006, a été repoussée à maintes reprises.

Or, parallèlement, on apprenait de la part du Chef du DDPS (Département fédéral de la défense, de la protection de la population et du sport), seul décideur, que le point crucial, le seul qui à nos yeux est important, à savoir l'émission des bruits infernaux des F/A-18, n'était pas négociable.

Non, cher Monsieur le Conseil fédéral Schmid, vous ne pensez tout de même pas que nous allons nous contenter de pouvoir discuter avec vous de l'épaisseur des vitres que vous comptez faire installer gracieusement dans toute la région touchée par le bruit des avions F/A-18, ou encore de la hauteur des clôtures ou d'autres détails insignifiants ! Nous, les membres du IGF (Interessengemeinschaft für weniger Fluglärm in der Alpenregion, (Association d'intérêts pour une réduction des bruits d'avion dans la région des Alpes) et la population dans les régions concernées, nous réclamons le droit et la possibilité d'y habiter et d'y survivre.

Or il est vrai que vous nous avez signalé, il y a quelque temps déjà, que nous interprétions sans doute mal le terme «procédure de participation», puisque, naturellement, il ne s'agissait pas vraiment d'une procédure de participation, mais plutôt d'une information supplémentaire de votre part.

Et voilà la deuxième surprise : avant même que cette procédure de participation, annoncée pour être effective à partir du 4 juin 2007, ne démarre, vous avez mandaté très rapidement la préfète, Madame Kehrli-Zopf, pour réunir un comité de contact chargé de discuter de tous les problèmes présents et futurs en relation avec l'aéroport et le bruit des avions, de chercher et d'appliquer des soluti-

ons. A quoi sert une procédure publique de participation, puisque le comité de contact qui, par ailleurs, a déjà eu sa réunion, règle tout de façon contraignante ? Ou cette procédure de participation est-elle simplement un exercice pour calmer le jeu, suite aux multiples promesses du Conseil fédéral faites depuis deux ans ? Il semblerait que ce soit le cas, car entretemps on a appris la composition du comité de contact instauré par la préfète : trois représentants de l'aéroport, deux fonctionnaires du DDPS, les trois présidents des communes de Brienz, Brienzwilèr et Meiringen qui ont déclaré depuis longtemps déjà que le bruit des F/A-18 était parfaitement supportable pour leurs communes – sans pour autant avoir jamais soumis la question à une assemblée communale – ainsi qu'un représentant du comité Unterbach et un délégué de l'IGF. L'association des hôteliers en revanche, responsable d'infiniment plus de places de travail que l'aviation, n'est expressément pas admise aux consultations !

On peut aisément s'imaginer que dans un comité composé de cette façon, toutes les questions peuvent être réglées de façon contraignante avec une proportion de huit ou neuf voix contre deux. Mais on comprend mal qu'une préfète et même un Conseiller fédéral puissent appuyer des décisions prises de cette manière ! Compréhension de la démocratie mal développée ou simplement inexistante ?

Ceux qui sont concernés par de telles décisions n'ont pas d'autre choix que de pratiquer la résistance et encore la résistance, et le boycott dans tous les domaines.

Peter Michel,
Grosshöchstetten/Brienz, membre
de l'IGF

Liens

www.ffw.ch

www.igf-alpenregion.ch

L'importance de l'initiative «Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques»

Franz Weber devant la Commission de la politique de sécurité du Conseil national

Extraits de l'exposé

La Commission de la politique de sécurité du Conseil National n'a pas jugé nécessaire de se déplacer à Meiringen ou à Sion pour se faire une idée sur place du bruit hallucinant des F/A-18. C'est avec mépris qu'elle refusa la requête de Franz Weber sous prétexte d'être suffisamment informée par les autorités responsables.



Un fonctionnement parallèle n'est pas possible

C'est la délocalisation de Dübendorf à Meiringen et Sion des avions de combat à réaction, notamment des F/A-18, qui a rendu inévitable l'initiative «Contre les bruits des avions de combat à réaction dans les zones touristiques». La réalité vécue en 2006 a démontré que dans ces conditions, un fonctionnement parallèle entre l'exploitation d'un aéroport militaire et une vie civile normale n'est pas possible. A moins que la direction de l'armée n'accepte, au préalable et en tant que «dégâts collatéraux», la ruine du tourisme, la destruction de valeurs civiles par milliards et l'atteinte aux fondements vitaux de la population concernée.

Les enfants en souffrent

Pendant des années, à grand renfort d'informations fausses ou incomplètes, de mesures tendancieusement manipulées et passées sous silence, on a cherché à faire avaler la situation actuelle au public. A partir de janvier 2006, il s'est avéré clairement que les émissions de bruit, les vibrations, les pollutions de l'air, du sol et de l'eau dans les zones en question n'étaient ni admissibles, ni sup-

portables. Les cas d'atteintes auditives et de troubles du développement chez les enfants se multiplient. Le débit gigantesque en CO2 des F/A-18 s'abat en couche toxique fine sur les cours d'eau, sur les champs et dans les prés. Le fromage de cette région a un arrière-goût de kérosène. Si ces conditions et ces interventions dans la vie courante devaient perdurer, cela débouchera - inévitablement - sur des affrontements avec l'armée, aussi bien à Meiringen qu'à Sion : occupation des pistes, etc. L'initiative vise également à empêcher ce cas extrême.

La lettre des présidents

L'opinion de la population dans les régions concernées n'a jamais été sollicitée, et les gens ne savaient pas ce qui les attendait. Dans le cas de Meiringen, les seuls interlocuteurs de l'armée étaient les présidents des communes. Etant pour la plupart d'entre eux des entrepreneurs en bâtiment, ils se sont fait appâter par les commandes lucratives de l'armée et, dans une lettre commune au Conseiller fédéral Schmid, ont soutenu massivement l'aéroport militaire d'Unterbach. Dans toutes leurs prises de position, le Conseil Fédéral tout comme le

Conseil d'Etat se réfèrent toujours à cette missive. Mais il est établi qu'aucune des communes n'a sollicité l'opinion de ses habitants concernant l'aéroport d'Unterbach. Dans aucune des séances des conseils communaux, ce problème n'a été à l'ordre du jour ! Le DDPS n'a jamais clairement informé la population sur la finalité exacte de l'agrandissement de l'aéroport militaire d'Unterbach. Si cela avait apparu plus clairement, disent les habitants, la résistance se serait mise en place beaucoup plus rapidement.

Derrière le dos du peuple

A l'évidence, le maintien du secret et la tactique de la dissimulation constituent la stratégie du DDPS : en aucun cas le peuple ne doit se rendre compte que la délocalisation de Meiringen à Sion des avions de combat à réaction a été une décision fondamentalement erronée. Des officiers de haut rang avaient, à plusieurs reprises et avec insistance, déconseillé cette option. Une décision erronée, d'autant plus que la population de Dübendorf s'était opposée violemment au démantèlement de l'aéroport militaire, tandis que dans l'Oberland Bernois et dans le Valais, le bruit insupportable rejeté par les parois des montagnes fait

grimper les habitants aux barricades. (Cas Dübendorf : voir aussi NZZ am Sonntag du 14/01/07).

Le peuple ne doit pas savoir non plus que les avions de combat à réaction, stationnés à Meiringen, ne sont pas en mesure de garantir la protection de notre espace aérien, car les situations météorologiques spécifiques à ces régions peuvent empêcher à tout moment décollage ou atterrissage - ce qui était le cas précisément pendant le World Economic Forum (WEF) en janvier 2005 !

Le peuple ne doit pas savoir que l'achat même des F/A-18, de ces avions des plus chers et des plus polluants en bruit au monde, a été une grave erreur, car ces bombardiers de chasse conçus pour les immenses espaces aux Etats-Unis, sont prévus pour des missions vastes et non pas pour les vallées étriquées de nos montagnes, où les habitants dépendent fortement du tourisme. Il faut enfin que le peuple ignore que l'approvisionnement en pièces détachées, l'instruction, l'entraînement et l'armement des F/A-18 rendent la Suisse directement et exclusivement dépendante des Etats-Unis d'Amérique.

Je recommande vivement de mener des discussions d'experts supplémentaires et de ne pas écouter uniquement des leaders d'opinion militaires. Mais avant tout, en tant qu'auteur de l'initiative «contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques», je prie instamment nos représentants du peuple et le Conseil fédéral de passer au moins une des innombrables journées et nuits de vol de cette année à Meiringen ou à Sion.

n Franz Weber
Berne, 15 janvier 2007

La région touristique Brienz – Meiringen – Hasliberg sacrifiée au bruit des avions!

■ Christian Fotsch

Jusqu'à fin 2005, l'aéroport Unterbach-Meiringen était l'un des quelque 12 aéroports militaires dont disposait notre armée. Mais depuis janvier 2006, une escadrille d'avions à réaction F/A-18 ainsi que 16 pilotes professionnels sont stationnés de façon fixe et apparemment définitive à Unterbach-Meiringen. L'armée a dissout l'escadre en place jusqu'à ce jour, qui opérait en général depuis Dübendorf, et elle a dispatché ses avions de combat les plus modernes sur les trois seuls aéroports de Sion, Payerne et Unterbach sur lesquels, pour chacun d'entre eux, sera basée une escadrille. Depuis le mois de janvier 2006, l'espace aérien au-dessus de notre pays est surveillé à partir de ces trois endroits.

Le nouveau concept de stationnement est controversé. Des officiers gradés notables évoquent une décision erronée et pensent qu'il n'aurait jamais fallu statuer de cette sorte.

En vertu de notre longue expérience, nous savons que les F/A-18 sont, sans aucun doute, les avions les plus bruyants au monde. Le bruit infernal émanant de cet avion réduit clairement et intensément la qualité de vie des habitants de notre région.

Des promesses non tenues

Au cours des trente dernières années, toute sorte d'avions militaires ont opéré depuis l'aéroport militaire d'Unterbach. On a constaté une forte augmentati-



Le paysage unique du lac de Brienz

■ BLS

on du bruit provoqué par ces machines. Même les F-5 Tiger ont été plus ou moins bien tolérés. Mais les F/A-18, ces avions qui ne devraient vraiment pas décoller et atterrir dans une vallée bordée de hautes montagnes, relativement étroite et à forte densité humaine, ont provoqué la résistance d'une partie de la population. Les émissions de bruit des F/A-18 sont plus que deux fois plus importantes que celles des Tigers F-5!

On a promis à la population d'Unterbach qu'il n'y aurait pas plus de trente décollages avec chambre de postcombustion par année – à l'heure actuelle, on en est à plus de 1'400 (!). Seules les personnes qui ont elles-mêmes vécu l'impact de 125 décibels sur l'être humain peuvent comprendre ce chiffre. Les mouvements des F/A-18 font pleurer de peur et d'effroi les petits enfants, les empêchent de jouer dehors, empêchent les habitants

de la région de jouir de leur jardin ou de leur banc devant la maison, font cliqueter la vaisselle dans les armoires et vibrer les vitres – franchement, au vu de tout cela, il n'est pas possible que les choses continuent de cette façon.

Emission gigantesque de CO2

Le rapport de l'ONU sur l'environnement a démontré des faits effrayants. Sans un changement radical des mentalités, nous laissons à nos descendants un monde dans lequel il ne fera plus bon de vivre. Tenant compte de cette constatation, la Confédération devrait faire valoir son rôle d'exemple pour la population. Un avion F/A-18 consomme 7'000 litres (!) de kérosène par heure de vol. Le DDPS prévoit de faire exécuter la surveillance de notre espace aérien par deux avions de combat simultanément, et ce pendant 24 heures, 365 jours par an.

Ceci qui signifierait une con-

sommation en carburant de 122'264 tonnes par an. Cette gigantesque pollution supplémentaire aurait des conséquences visibles – telles que des retombées de kérosène et de pétrole sur les plans d'eau, les champs, les plantes et les immeubles, entraînant des conséquences néfastes pour la santé des hommes, la faune et la flore.

Le groupement d'intérêts pour la réduction des bruits d'avion dans la région des Alpes (IGF = Interessengemeinschaft für weniger Fluglärm in der Alpenregion) est né spontanément, suite à une séance d'information publique tenue à Brienz, le 21 janvier 2004. Il compte à ce jour environ 600 membres inscrits. Bien que dans un récent sondage, publié dans le quotidien «Le Brienzler», 76% des lecteurs interrogés se disaient en complet désaccord avec les mouvements d'avion des derniers mois, le DDPS et la plupart des hommes politiques ne prennent toujours pas au sérieux nos protestations et les innombrables lettres de lecteurs dans la presse locale.

La région vit pour deux tiers du tourisme

Naturellement, nous reconnaissons, nous aussi, l'importance des quelque 150 places de travail et d'apprentissage (source : DDPS) pour notre région. Mais n'oublions pas qu'un petit 3% seulement de la population active tire son revenu permanent d'un travail à l'aéroport ou en relation avec l'aviation. Le tourisme est autrement plus important pour notre région. 65 % environ de la population locale gagnent leur pain (et parfois le beurre qui va dessus !) avec le tourisme et dans les métiers dépendant du tourisme. Mais ce bruit abominable d'avions ainsi que la fréquence prévue des vols figurant dans les prévisions des services aériens ne seront jamais compatibles avec le tou-

risme. Les conséquences en sont prévisibles. Il se produira une véritable hécatombe dans le tourisme, et la partie Est de l'Oberland ne s'en remettra pas. Dans notre région et dans tout l'Oberland bernois, sans un tourisme florissant, rien ne va plus. C'est dans le secteur du tourisme que des douzaines de millions sont réalisés. Comparé à cela, la prétendue grande valeur ajoutée, créée par l'aéroport Unterbach, est négligeable.

Chute

des valeurs immobilières

A cette problématique du bruit s'ajoute un autre facteur : la valeur des terrains et du parc immobilier à Unterbach et dans les communes voisines se trouve massivement diminuée à cause du bruit des avions. Des experts estiment que le bruit actuellement produit des avions provoque une diminution de la valeur des terrains et des immeubles de la région correspondant à une somme qui se situe plus près du milliard que des 500 millions de francs.

Au cours de ces deux dernières années, l'IGF a adressé de nombreuses lettres aux autorités communales de la région, aux membres du Grand Conseil et du Conseil d'Etat du canton de Berne, aux membres de la Commission de sécurité des deux chambres fédérales ainsi qu'au chef du DDPS, le Conseil fédéral Samuel Schmid, et elle a attiré l'attention des destinataires sur la situation devenue intenable dans notre région. Les réponses – pour autant qu'elles nous soient parvenues – ressemblaient souvent à des lettres type ou étaient rédigées, parfois, sur un ton menaçant et arrogant.

C'est pour cela que nous nous sommes adressés à Franz Weber et son association «Helvetia



FA/18: l'avion le plus bruyant du monde

■ Keystone

Nostra», et nous avons encouragé nos membres de soutenir pleinement et entièrement l'Initiative «Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques».

Une occupation des pistes n'est plus exclue

A Unterbach, le 12 décembre 2006, le comité de la population avait organisé une réunion de discussion et d'information, très fortement fréquentée. Les

représentants de l'aéroport d'Unterbach et le président de la commune de Meiringen étaient dans une position plutôt difficile. Le lendemain, les journaux annonçaient en gros titres: «La dispute autour de l'aéroport s'intensifie» et «Révolte verbale - pour le moment - contre les F/A-18». La menace d'occuper les pistes si aucune solution n'était trouvée planait, clairement exprimée, dans la salle.

Hypocrite

S'il n'est certes pas étonnant de constater que l'UDC rejette l'initiative contre le bruit des avions à réaction, puisqu'elle est le parti du chef suprême des armées, le Conseiller fédéral Samuel Schmid, en revanche la justification de ce rejet ne peut que provoquer un étonnement incrédule: une entrée en matière, essaye-t-on de faire croire, sans rire, au peuple, signifierait de facto la suppression de l'armée de l'air suisse !

Le DDPS ne sait que trop bien qu'il ne s'agit nullement de supprimer l'armée de l'air, mais de revoir le concept erroné de stationnement des avions. Dans notre pays, il existe suffisamment d'autres sites, d'autres aéroports militaires qui pourraient accueillir les FA-18. Ceux-ci ne doivent pas être placés précisément au centre des plus belles et des plus importantes régions de vacances et de villégiature où ils provoqueront forcément une catastrophe sociale et économique. Que représentent 180 places de travail et 25 places de formation comparées aux dizaines de milliers qui seront perdues dans cette zone touristique des Alpes pour cause d'atteinte à l'environnement et de destruction de la qualité de vie ?

Avec un empressement hypocrite, on demande «la réalisation rapide de mesures de protection supplémentaires contre le bruit tout autour des aéroports», «les fenêtres antibruit, par exemple, indispensables pour les maisons environnantes». Est-ce à dire que la population des alentours de Meiringen et de Sion sera obligée de rester prisonnière, huit mois par an durant, derrière des fenêtres à protection phonique et dans des immeubles assainis à coup de revêtements spéciaux – parce que la direction de l'armée veut faire appliquer envers et contre tout un concept de stationnement erroné ?

■ HELVETIA NOSTRA

Une part constamment grandissante des habitants de la région Brienz – Meiringen – Hasliberg n'est plus disposée à subir cette perte inacceptable de sa qualité de vie. Il reste à espérer maintenant que les hauts fonctionnaires qui ont élaboré ce concept absurde ainsi que nos parlementaires qui l'ont validé, reviennent sur leur décision – faute de quoi, nous soupçonnons fortement le Conseil fédéral, la direction de l'armée et les parlementaires d'être décidés à sacrifier notre magnifique région et ses habitants au bruit croissant des avions !

■ Christian Fotsch
Interessengemeinschaft
für weniger Fluglärm
in der Alpenregion
igf-alpenregion.ch

L'importance de transformer 3 en 5 !

Ces dernières années ont vu une concentration de l'aviation militaire de 15 aéroports dans le passé à 3 actuellement : Payerne, Sion et Meiringen. Sur chacun de ces sites, des groupements de défense contre le bruit insupportable des avions et ses conséquences néfastes sur la santé et la qualité de vie se sont formés. Il est encore temps et toujours possible de réactiver l'aéroport militaire de Dübendorf et d'intégrer dans la planification en Suisse un aéroport militaire supplémentaire pour le trafic aérien des avions à réaction militaire. De cette façon, les interventions seraient équitablement partagées entre les différentes régions ! Une solution simple et financièrement réalisable qui garantit la survie de l'aviation d'une part et prend en compte les besoins des habitants et des touristes d'autre part.

■ Monique Werro
Déléguée de l'Association des
Hôteliers de Brienz