

# Aéroport national de Genève : contexte de l'exposition au bruit

## Territoire exposé au bruit (VP DS II)

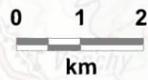
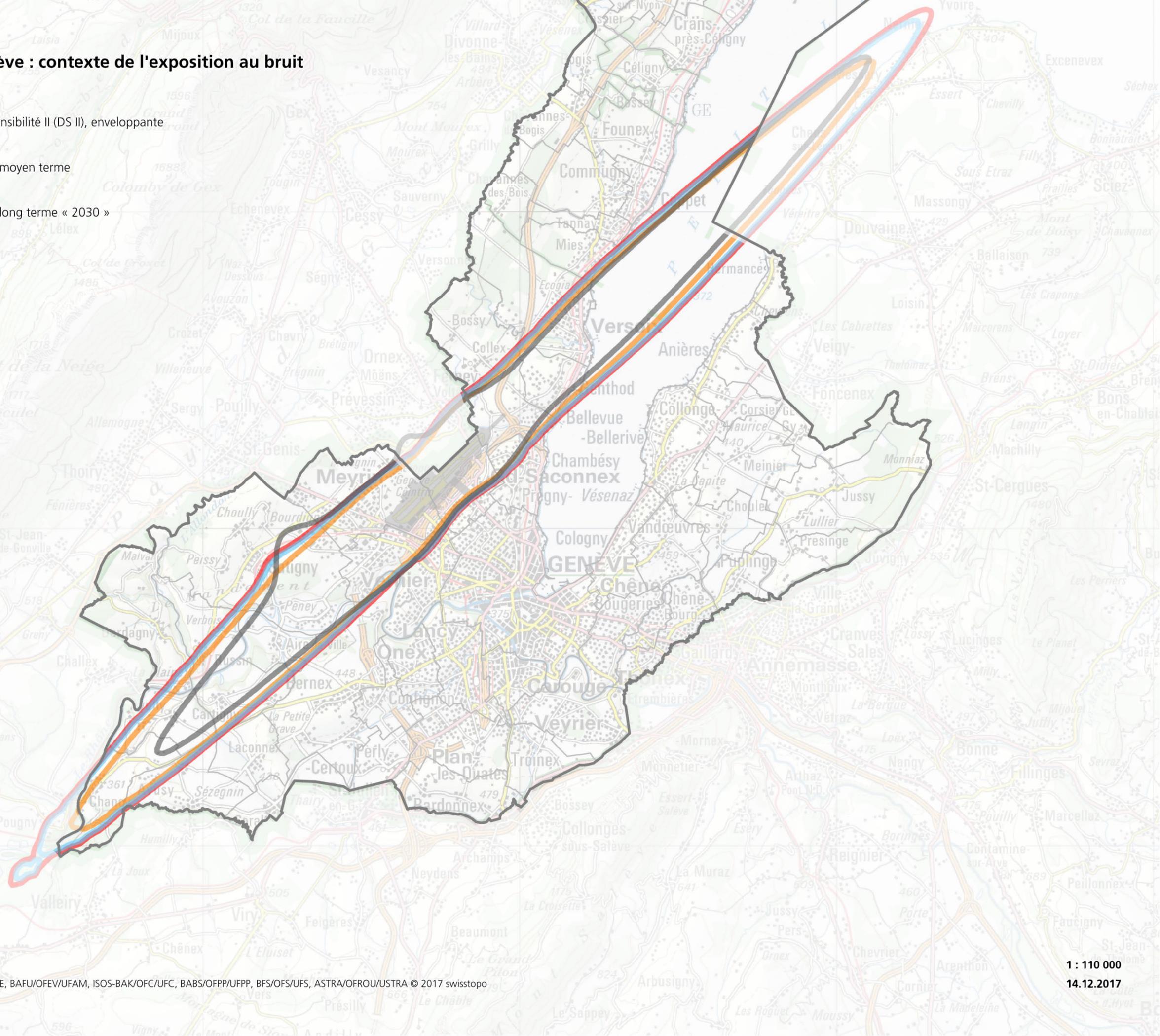
Valeur de planification (VP), degré de sensibilité II (DS II), enveloppante

 Courbe de bruit PSIA à moyen terme

 Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »

 Cadastre de bruit 2009

 Courbe de bruit 2016





# Aéroport national de Genève : contexte de l'exposition au bruit

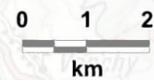
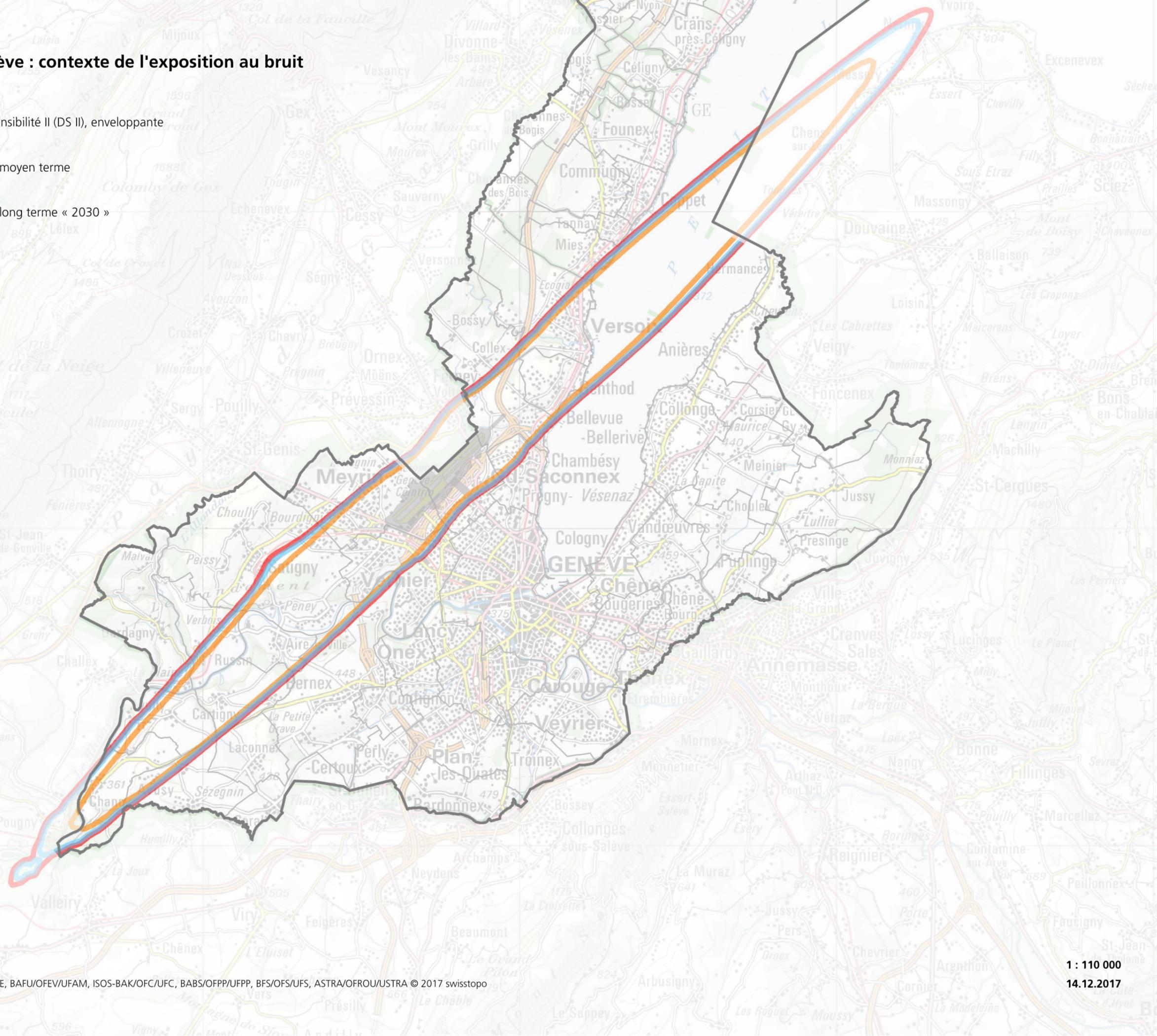
## Territoire exposé au bruit (VP DS II)

Valeur de planification (VP), degré de sensibilité II (DS II), enveloppante

 Courbe de bruit PSIA à moyen terme

 Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »

 Courbe de bruit 2016





## Explications sur les courbes de bruit représentées sur les cartes

### 1. Elaboration des courbes

Selon l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), l'exposition au bruit est représentée par les courbes correspondant aux valeurs limites d'exposition au bruit donné, pour chaque degré de sensibilité, soit :

- la courbe du trafic total de jour (6h00 à 22h00)
- la courbe des grands avions de nuit, 1<sup>ère</sup> heure de nuit (22h00 à 23h00)
- la courbe des grands avions de nuit, 2<sup>ème</sup> heure de nuit (23h00 à 24h00)
- la courbe des grands avions de nuit, 3<sup>ème</sup> heure de nuit (5h00-6h00)
- la courbe des petits aéronefs

Afin de documenter l'impact global des nuisances sonores, une courbe « enveloppante » trace le pourtour de l'extension maximale des courbes mentionnées ci-dessus.

Les quatre courbes de bruit représentées sur les cartes sont les courbes de bruit enveloppantes correspondant à la valeur de planification (VP) pour un degré de sensibilité II (DS II). Ces courbes de bruit sont de nature différente et n'ont pas la même portée juridique.

### 2.1 Description des courbes

**Les courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA (courbe de bruit PSIA à moyen terme et courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »)** déterminent la marge de développement maximal du trafic aérien. Dans la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, deux courbes de bruit sont fixées. La courbe de bruit PSIA à moyen terme, fixée en « coordination réglée », définit la marge de développement maximal du trafic aérien. La courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 », fixée en « coordination en cours », définit une diminution de l'exposition au bruit à laquelle doit tendre l'aéroport d'ici 2030. Dès que l'exposition au bruit aura atteint ce niveau, cette courbe de bruit à long terme « 2030 » deviendra la nouvelle limite maximale de l'exposition au bruit.

**Les courbes de bruit issues du cadastre de bruit de mars 2009** constituent actuellement l'exposition au bruit contraignante juridiquement.

**La courbe de bruit 2016** représente le bruit effectif durant l'année 2016. Cette courbe de bruit n'a pas de valeur juridique. Elle est représentée sur les cartes pour information afin d'illustrer la situation actuelle.

### 2.2 Suite après l'adoption de la fiche PSIA

Le bruit admissible (art. 37a OPB), avec ses effets juridiques selon l'OPB, sera fixé dans le cadre d'une procédure administrative déterminante suite à l'adoption de la fiche PSIA. Ce bruit admissible, liant pour les tiers, devra se trouver à l'intérieur du cadre défini par la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée » dans le projet de fiche PSIA.

Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite.

Le tableau synoptique suivant résume les différentes étapes.



Étapes	Instruments	Explications	Calcul	Références juridiques	Portée juridique
1.	<i>Exposition au bruit fiche PSIA</i>	L'exposition au bruit fixée dans la fiche PSIA est une courbe de bruit enveloppante, correspondant à la valeur de planification (VP) pour le degré de sensibilité II (DS II). Cette exposition au bruit est déterminante pour l'affectation en zone à bâtir.	Le calcul se fait sur la base d'hypothèses (nombre de mouvements, flotte, répartition dans le temps et des trajectoires de vol) sur le long terme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. 87 Cst</li> <li>• Art. 1, 2, 13 et 21 LAT</li> <li>• LA</li> <li>• OSIA</li> </ul>	Liant pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les autorités</li> </ul>
2.	<i>Bruit admissible</i>	Le bruit admissible sera fixé après l'adoption de la fiche PSIA. Il devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA à moyen terme fixée en « coordination réglée ». Le bruit admissible est mis à l'enquête publique et fixé dans le cadre d'une procédure administrative fédérale déterminante. Le bruit admissible tient compte des considérations liées au principe de prévention et implique l'octroi d'allègements de la part de l'OFAC. Cette exposition au bruit est déterminante pour délivrer les permis de construire.	Le calcul se fait sur la base d'hypothèses (nombre de mouvements, flotte, répartition dans le temps et des trajectoires de vol) sur le moyen terme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. 13, 36 et 37a OPB</li> </ul>	Liant pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les autorités</li> <li>• l'exploitant</li> <li>• les tiers</li> </ul>
3.	<i>Cadastre de bruit</i>	Le cadastre de bruit sera mis à jour sur la base du bruit admissible. En raison de son caractère d'inventaire et parce qu'il n'est pas mis à l'enquête ni assorti de voies de recours, le cadastre de bruit n'a pas de répercussions juridiques directes sur les propriétaires concernés.	Le cadastre de bruit reprend le bruit admissible fixé dans le cadre d'une procédure administrative déterminante.	Art. 37 OPB	Liant pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les autorités</li> </ul>