

3003 Berne, le 6 juin 2013

Aéroport de Genève

Règlement d'exploitation du 31 mai 2001

Suivi de la charge concernant l'augmentation de la charge sonore de plus de 1 dB(A) par rapport à l' « Etat année 2000 » durant deux années consécutives et mise à jour du concept de mesure d'isolation acoustique

A. En fait

1. En date du 31 mai 2001, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) accorde à l'exploitant de l'aéroport de Genève, l'Aéroport International de Genève (AIG), une concession d'exploitation pour la période s'étendant du 1er juin 2001 au 31 mai 2051.
2. Le même jour, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) approuve le règlement d'exploitation de l'AIG.

La décision constate que l'aéroport de Genève est à considérer comme une installation notablement modifiée, au sens de l'article 8 al. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). Des incertitudes considérables pèsent toutefois sur l'accroissement réel du nombre des mouvements et sur l'augmentation de la charge sonore qui pourrait en résulter. Partant, il n'est pas justifié de stipuler, dès l'entrée en force de la décision, de l'obligation pour l'aéroport d'insonoriser l'ensemble des bâtiments qui se trouvent en des lieux où les valeurs limites d'immission sont dépassées. Il est ainsi décidé que des mesures d'isolation acoustique sont à prendre à partir des valeurs d'alarme et n'auront à être prises à partir des valeurs limites d'immission que lorsque des immissions de bruit plus élevées seront perceptibles, au sens de l'art. 8 al. 3 OPB.

Dans son dispositif (point 3.3.4, page 88), l'OFAC prononce la charge suivante :

« La charge sonore au sens de l'OPB sera calculée annuellement et publiée dans le courant du premier semestre de l'année qui suit l'année observée. Si durant deux années consécutives, la charge sonore augmente chaque année de plus de 1 dB(A) par rapport à l' « Etat année 2000 », dans les six mois, l'AIG présentera à l'OFAC un nouveau concept de mesure d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit, exposés à une charge supérieure aux valeurs limites d'immission, au sens de l'art. 10 de l'OPB ».

Cette charge est le résultat de la procédure d'élimination des divergences concernant l'application ou non de l'art. 8 et 10 OPB.

3. Plusieurs recours sont déposés auprès de la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) contre la décision de l'OFAC. Statuant le 23 mars 2006, la CRINEN rejette les recours en tant qu'ils concernent la charge précitée (considérant 26.7, page 91ss de la décision sur recours).

La CRINEN relève en particulier que cette charge offre aux riverains la garantie que les nuisances sonores n'augmenteront pas sans que le concessionnaire ne soit alors tenu d'insonoriser les locaux sensibles au bruit à compter d'un dépassement des va-

leurs limites d'immissions.

Non contestée, la décision de la Commission de recours entre en force.

4. Avant même l'entrée en force de la décision de la CRINEN, l'OFAC contrôle en 2003 si une modification de la charge sonore à l'aéroport de Genève est à constater pour les années 2001 et 2002. Considérant d'une part que le nombre de mouvements des aéronefs diminue par rapport à l'année de référence 2000 et, d'autre part, que ces mouvements sont effectués par des aéronefs moins bruyants, l'autorité de céans conclut que la charge sonore n'a pas augmenté. Cette même constatation est maintenue jusqu'en 2005 :

<i>Année</i>	<i>Nombre de mouvements</i>
2000 (année de référence)	170'585
2001	163'271
2002	164'295
2003	163'757
2004	166'629

5. En 2005, l'OFAC constate que le nombre de mouvements pour l'année 2004 (166'629) a augmenté par rapport à celui de 2003, sans toutefois atteindre le niveau de l'année de référence 2000. L'AIG prend l'initiative, en accord avec l'OFAC, de donner un mandat à l'EMPA pour réaliser précisément le calcul des courbes de bruit pour l'année 2004 et pour toutes les années suivantes.

Afin de déterminer si, sur la base des courbes de bruit réalisées par l'EMPA, une augmentation de la charge sonore serait à constater ou pas, l'OFAC compare les courbes enveloppantes du trafic du jour et de la nuit avec celles de l'année 2000 qui ont servi, par ailleurs, de référence pour établir le cadastre du bruit actuellement en vigueur depuis mars 2009.

6. Ce faisant, l'OFAC a ainsi suivi chaque année l'évolution de la charge sonore sur la base des rapports annuels de l'EMPA et constate, pour les années 2007 et 2008, une diminution importante du bruit surtout dans les zones fortement habitées au Sud-est et au Nord-ouest de la piste. Cette diminution est le résultat des mesures prises contre le bruit de l'aviation. Par contre un dépassement de plus de 1 dB(A), par rapport à l'année de référence 2000, est localement observé en prolongation de la piste au-dessus du lac au Nord-est et pour les années 2006, 2007 et 2009 au-dessus de la zone agricole au Sud-ouest.
7. Sur la base de cette observation, l'OFAC étudie en collaboration avec l'Office fédérale de l'environnement (OFEV) ainsi que l'AIG une méthodologie et des critères pour constater s'il existe ou non une augmentation de la charge sonore émise par

l'aéroport de Genève de plus de 1dB(A) au sens de la décision du 31 mai 2001. La question étant notamment de savoir si une augmentation dans une zone peut être compensée par une diminution dans une autre zone.

Plusieurs variantes sont analysées. L'OFEV, en tant qu'office responsable de l'application du droit de la protection de l'environnement, a tout d'abord affirmé qu'une application correcte de l'OPB ne permet pas de compenser une augmentation du bruit dans un secteur avec une diminution dans un autre endroit, contrairement à ce que prétend l'AIG. En plus, l'OFEV soutient que l'analyse de la charge sonore doit être effectuée individuellement pour la journée et pour la nuit.

8. Le 15 février 2011, l'EMPA est mandaté par l'OFAC pour la comparaison des courbes de bruit des années 2008 et 2009 avec l'année de référence 2000 selon la méthodologie retenue ci-dessus.

L'OFAC constate que le rapport de l'EMPA confirme que, malgré une diminution globale de la charge sonore sur l'ensemble du jour et de la nuit réunis, une augmentation de plus de 1 dB(A) existe durant les heures de nuit en 2008 et en 2009 par rapport à l'année de référence de 2000. Cette augmentation nocturne ne concerne pas que des surfaces sur le lac ou en zone rurale, mais aussi en zone d'habitations.

B. En droit

1. Selon l'art. 3 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) et l'art. 3b de l'al. 1 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), l'OFAC surveille pour les installations de l'infrastructure l'application des exigences spécifiques à l'aviation, des exigences opérationnelles, des exigences de la police de l'urbanisme et de celles de la protection de l'environnement.

Dans le cas d'espèce, l'OFAC a rendu une décision en date du 31 mai 2001 approuvant le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève sous réserves de plusieurs charges parmi lesquelles figurent celle citée dans le considérant 3 de la partie « A. En fait ». Ladite charge représente une exigence en matière de protection contre le bruit qui est un des aspects de la protection de l'environnement.

Partant, il incombe à l'autorité de céans de surveiller l'application de cette charge.

2. Tel qu'il ressort de la décision du 31 mai 2001, la charge en question a été assortie d'une condition suspensive, à savoir l'augmentation de plus de 1 dB(A) de la charge sonore par rapport à l'an 2000, durant deux années consécutives.

A la lecture du considérant 4.5 *i.f.*, page 83 de cette décision, l'« augmentation de plus de 1 dB(A) de la charge sonore » est la concrétisation de la notion de « perception d'immissions de bruit plus élevées », qui ressort à l'art. 8 al. 3 OPB. Dès lors, l'évaluation de l'augmentation de la charge sonore doit se faire conformément aux principes qui ont fondé l'OPB.

Or selon l'annexe 5 de l'OPB, les valeurs limites d'exposition au bruit sont fixées de façon différente en fonction des heures d'une journée. Une valeur particulière est attribuée pour chacune des plages horaires suivantes : 6 heures – 22 heures, 22 heures – 23 heures, 23 heures – 24 heures et enfin 5 heures – 6 heures. La raison de ces distinctions découle du fait que chacune de ses plages horaires nécessite une protection propre et adaptée à ses caractéristiques intrinsèques. En effet, les émissions sonores sont d'autant plus gênantes et perceptibles durant le milieu de la nuit que pendant la journée.

Sur la base de ce qui précède, l'évaluation de la perception d'immissions de bruit plus élevée et, partant celle de l'augmentation de la charge sonore, doivent se faire pour chaque tranche horaire, prise individuellement.

Ainsi, l'autorité de céans a retenu, en collaboration avec l'OFEV, que l'augmentation de la charge sonore se traduisait par l'augmentation du nombre de dB(A) pour l'une ou l'autre des tranches horaires au sens de l'annexe 5 de l'OPB.

A noter que l'examen de l'augmentation de la charge sonore est effectué aux endroits qui sont protégés par l'OPB, à savoir les zones auxquelles un degré de sensibilité est attribué. Cela concerne donc les zones à bâtir, mais exclut les surfaces du lac. La délimitation de l'étendue des surfaces ainsi analysée est en adéquation avec l'esprit de l'OPB dont le but est la protection contre le bruit nuisible ou incommodant. Cela ressort par ailleurs explicitement de l'art. 1 al. 1 OPB et de l'al. 3 de cet article qui exclut précisément l'application de l'OPB à l'aire d'une exploitation.

En résumé, la condition suspensive de l'augmentation de la charge sonore est réalisée si le bruit augmente de plus de 1 dB(A) durant deux années consécutives et durant la première, la deuxième ou la troisième tranche horaire, et ce, pour les zones bénéficiant de la protection de l'OPB.

3. C'est sur la base de ces critères que l'EMPA, mandaté par l'OFAC, a élaboré des cartes de bruit matérialisé par des *plots* dont la superposition permet une localisation précise de l'évolution de l'immission sonore.

Ainsi, concrètement, pour chaque tranche horaire, des courbes de bruit ont été dessinées pour chaque année. Ces courbes de bruit ont été superposées aux courbes de bruit de l'année de référence 2000. L'ensemble des régions où l'on constate une

différence de plus de 1 dB(A) ont été identifiées et représentées par une surface colorée tel que cela ressort des *plots* annexés à la présente décision.

A la lecture du rapport produit le 18 avril 2012 sur la base des *plots*, force est de d'admettre que la charge sonore nocturne a augmenté de plus de 1 dB(A) dans les mêmes zones durant les années 2008 et 2009 par rapport à l'année de référence 2000.

4. Considérant ce qui précède, l'OFAC constate que la condition suspensive est réalisée. Partant, la charge y liée dans la décision du 31 mai 2001 doit être respectée. Ainsi, conformément au dispositif de cette dernière décision, l'AIG devra présenter à l'OFAC dans un délai de six mois à compter de l'entrée en force de la présente décision un nouveau concept de mesure d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit, exposés à une charge supérieure aux valeurs limites d'immissions, au sens de l'art. 10 de l'OPB.

Il convient toutefois de relever à cet égard que l'AIG a déjà spontanément entrepris certaines mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants. Ces mesures sont à l'évidence à prendre en compte dans la surveillance de la réalisation de la charge émise par l'OFAC en 2001. L'AIG en tiendra donc compte lors de la présentation de son concept ainsi mis à jour.

5. Les frais relatifs au travail de l'OFAC s'établissent selon l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). Conformément à l'art. 53 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs aux actes administratifs engagés, mais pas encore achevés au moment de l'entrée en vigueur de ladite ordonnance, sont calculés d'après l'ancien droit.

Etant donné que la présente décision s'inscrit dans le cadre des tâches de surveillance de l'OFAC en lien avec sa décision d'approbation du règlement d'exploitation du 31 mai 2001, aucun émolument ne sera perçu dans le cadre de la présente procédure.

6. La présente décision est notifiée sous pli recommandé :
 - Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15.

Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple à :

- Office fédéral de l'environnement, 3003 Berne ;
- République et Canton de Genève, Département de l'urbanisme, Office de l'urbanisme, Case postale 3880, 14, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1211 Genève 3.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu les considérants qui précèdent

constate

1. durant deux années consécutives, la charge sonore au sens de l'OPB a augmenté chaque année de plus de 1 dB(A) par rapport à l' « Etat année 2000 »

et décide

2. l'AIG présentera dans les six mois dès l'entrée en force de la présente décision un nouveau concept de mesure d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit, exposés à une charge supérieure aux valeurs limites d'immission selon le cadastre du bruit publié en mars 2009, avec priorité pour la charge sonore actuelle réelle (années 2010 à 2012).

3. La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :
 - Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15

et sous pli simple à :

- Office fédéral de l'environnement, 3003 Berne ;
- République et Canton de Genève, Département de l'urbanisme, Office de l'urbanisme, Case postale 3880, 14, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1211 Genève 3.

Office fédéral de l'aviation civile

Peter Müller
Directeur

Alexandre Triverio, juriste
Section Plan sectoriel et installations

Voie de droit sur la page suivante

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours sera rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.