

Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)

Modification du 12 avril 2000

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

I

L'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit¹ est modifiée comme suit:

Art. 1, al. 4

Abrogé

Art. 32, al. 1, 2^e phrase

¹ . . . Sont notamment applicables, contre le bruit des aérodromes civils où circulent de grands avions, les exigences renforcées, et contre le bruit des autres installations stationnaires, les exigences minimales selon la norme SIA 181 de l'Association suisse des ingénieurs et architectes.

Art. 36, al. 2

² On tiendra compte de l'évolution future des immissions de bruit. On prendra en considération, notamment, l'évolution prévisible des immissions due à la construction de nouvelles installations ou à la modification ou à l'assainissement d'installations existantes, si les projets concernés sont déjà mis à l'enquête publique au moment de la détermination.

Art. 37, al. 1, 3 et 4

¹ Pour les routes, les installations ferroviaires et les aérodromes, l'autorité d'exécution consigne dans un cadastre (cadastre de bruit) les immissions de bruit autorisées sur la base des décisions concernant la construction, la modification ou l'assainissement de ces installations.

³ Les immissions de bruit arrêtées dans le cadastre de bruit sont déterminantes pour la délimitation et l'équipement de zones à bâtir, pour l'octroi de permis de construire et pour les mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants.

¹ RS 814.41

⁴ Les autorités d'exécution transmettent les cadastres de bruit à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage. L'Office fédéral de l'aviation civile est responsable de la détermination des immissions de bruit provoquées par l'aéroport de Bâle-Mulhouse sur le territoire suisse.

Art. 37a Contrôle

¹ Pour les routes, les installations ferroviaires et les aérodromes, les autorités d'exécution déterminent périodiquement les immissions de bruit et les communiquent à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage.

² S'il est établi ou s'il faut s'attendre à ce que les immissions de bruit diffèrent notablement et durablement de celles consignées dans le cadastre de bruit, l'autorité d'exécution prend les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente ordonnance.

Art. 38, al. 2 et 3

² Les immissions de bruit des avions sont en principe déterminées par calcul. Les calculs doivent être effectués conformément à l'état admis de la technique. L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage recommande des méthodes de calcul appropriées.

³ *Ancien al. 2*

Art. 48, let. c

Abrogée

II

¹ L'annexe 5 est remplacée par la version ci-jointe.

² L'annexe 8, ch. 22 et 31, al. 2, est modifiée comme suit:

Ch. 22, phrase introductive

Outre les valeurs limites d'exposition en L_r , les valeurs limites d'exposition en L_r au sens de l'annexe 5, nommées ci-après L_{r_z} , sont applicables au bruit dû au trafic civil sur les aérodromes militaires:

Ch. 31, al. 2

² Le niveau d'évaluation L_{r_z} se calcule comme le niveau d'évaluation L_r du bruit des aérodromes civils selon l'annexe 5, ch. 3 et 4.

III

L'abrogation et la modification du droit en vigueur figurent dans l'appendice ci-joint.

IV

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} mai 2000.

12 avril 2000

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Adolf Ogi

La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

Annexe 5
(art. 40, al. 1)

Valeurs limites d'exposition au bruit des aérodromes civils

1 Champ d'application et définitions

¹ Les valeurs limites d'exposition définies au ch. 2 s'appliquent au bruit du trafic aérien sur les aérodromes civils.

² Par aérodromes civils, on entend les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich, les autres aérodromes concessionnaires et les champs d'aviation.

³ Par petits aéronefs, on entend les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 8618 kg.

⁴ Par grands avions, on entend les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 8618 kg.

⁵ Le bruit causé sur les aérodromes civils par des ateliers de réparation, des entreprises d'entretien et d'autres installations de ce genre est assimilé au bruit causé par les installations industrielles et artisanales (annexe 6, ch. 1).

2 Valeurs limites d'exposition

21 Valeurs limites d'exposition au bruit causé par le trafic des petits aéronefs, en L_{r_k}

Degré de sensibilité (art. 43)	Valeur de planification	Valeur limite d'immissions	Valeur d'alarme
	L_{r_k} en dB(A)	L_{r_k} en dB(A)	L_{r_k} en dB(A)
I	50	55	65
II	55	60	70
III	60	65	70
IV	65	70	75

22 Valeurs limites d'exposition au bruit causé par l'ensemble du trafic des petits aéronefs et des grands avions, en L_r

Pour le bruit causé par l'ensemble du trafic sur les aérodromes civils où circulent de grands avions, les valeurs limites d'exposition suivantes sont applicables en plus des valeurs limites d'exposition en L_{r_k} :

221 Valeurs limites d'exposition pour la journée (6 à 22 heures), en L_{r_t}

Degré de sensibilité (art. 43)	Valeur de planification	Valeur limite d'immissions	Valeur d'alarme
	L_{r_t} en dB(A)	L_{r_t} en dB(A)	L_{r_t} en dB(A)
I	55	57	60
II	57	60 / 65 ¹	65 / 67 ¹
III	60	65	70
IV	65	70	75

¹ Les valeurs plus élevées sont applicables aux aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich.

222 Valeurs limites d'exposition pour la nuit, en L_{r_n}

Degré de sensibilité (art. 43)	Valeur de planification	Valeur limite d'immissions	Valeur d'alarme
	L_{r_n} en dB(A)	L_{r_n} en dB(A)	L_{r_n} en dB(A)
I	48	50	58
II	55	57	65
III	55	57	65
IV	60	62	70

23 Valeurs limites d'exposition en \bar{L}_{max}

Pour le bruit causé par le trafic sur les aérodromes civils utilisés exclusivement par des hélicoptères (hélistations), les valeurs limites d'exposition suivantes, en \bar{L}_{max} , sont applicables en plus des valeurs limites d'exposition en L_{r_k} :

Degré de sensibilité (art. 43)	Valeur de planification	Valeur limite d'immissions	Valeur d'alarme
	\bar{L}_{max} en dB(A)	\bar{L}_{max} en dB(A)	\bar{L}_{max} en dB(A)
I	70	75	85
II	75	80	90
III	80	85	90
IV	85	90	95

3 Détermination du niveau d'évaluation L_{rk} pour le bruit causé par le trafic des petits aéronefs

31 Principes

¹ Le niveau d'évaluation L_{rk} pour le bruit causé par le trafic des petits aéronefs est la somme du niveau moyen Leq_k , pondéré A, et de la correction de niveau K:

$$L_{rk} = Leq_k + K$$

² Le niveau moyen Leq_k est déterminé pour le nombre moyen de mouvements horaires (nombre de mouvements n) d'un jour avec trafic de pointe moyen.

³ Par mouvement, on entend chaque atterrissage et chaque décollage d'un petit aéronef. Les procédures atterrissage-décollage immédiat comptent pour deux mouvements.

32 Nombre de mouvements n pour les aérodrômes civils existants

Pour établir le nombre de mouvements n sur les aérodrômes civils existants, on applique la méthode suivante:

- a. déterminer les six mois où le trafic est le plus intense au cours d'une année d'exploitation;
- b. pendant ces six mois, déterminer le nombre moyen de mouvements de vols pour chacun des sept jours de la semaine; les moyennes journalières des deux jours de trafic le plus intense dans la semaine sont désignées par N1 et N2;
- c. calculer n à partir de N1 et N2 en prenant la moyenne sur les douze heures de jour:

$$n = (N1 + N2)/24$$

33 Nombre de mouvements n pour les aérodrômes civils nouveaux

¹ Pour les aérodrômes civils qui doivent être construits ou modifiés, le nombre de mouvements n est déterminé sur la base de prévisions du trafic.

² Lorsqu'il n'est pas possible d'établir des prévisions détaillées, n est calculé à partir du nombre annuel de mouvements prévisibles N comme suit:

$$n = (N \cdot 2,4) / (365 \cdot 12)$$

34 Correction de niveau

La correction de niveau K est calculée à partir du nombre de mouvements annuels N comme suit:

$$K = 0 \quad \text{pour } N < 15\,000$$

$$K = 10 \cdot \log(N/15\,000) \quad \text{pour } N \geq 15\,000$$

4 Détermination du niveau d'évaluation L_r pour l'ensemble du trafic sur les aéroports civils où circulent de grands avions

41 Principes

¹ Le niveau d'évaluation L_r pour le bruit causé par l'ensemble du trafic sur les aéroports civils où circulent de grands avions est calculé séparément, sur la base des opérations de vol déterminantes, pour le jour (6 à 22 heures) ainsi que pour la nuit.

² Le niveau d'évaluation de jour L_{r_t} pour le bruit causé par l'ensemble du trafic sur des aéroports civils où circulent de grands avions est calculé à partir des niveaux d'évaluation pour petits avions (L_{r_k}) et pour grands avions (L_{r_g}) comme suit:

$$L_{r_t} = 10 \cdot \log(10^{0,1 \cdot L_{r_k}} + 10^{0,1 \cdot L_{r_g}})$$

³ Le niveau d'évaluation de jour L_{r_g} pour le bruit causé par le trafic des grands avions est la somme du niveau moyen Leq_g, pondéré A, dû en moyenne annuelle aux vols effectués entre 6 et 22 heures, et de la correction de niveau K:

$$L_{r_g} = Leq_g + K$$

où K = -2 pour les aéroports de Bâle, Genève et Zurich,

et K = 0 pour les autres aéroports accueillant du trafic de grands avions.

⁴ Pour les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich, le niveau d'évaluation de nuit L_{r_n} est le niveau moyen Leq_n pondéré A, calculé sur trois heures, dû en moyenne annuelle aux vols effectués entre 22 et 24 heures et entre 5 et 6 heures :

$$L_{r_n} = Leq_n$$

⁵ Pour les autres aéroports, le niveau d'évaluation de nuit L_{r_n} est le niveau moyen Leq_n pondéré A, calculé sur une heure, dû en moyenne annuelle aux vols effectués entre 22 et 23 heures:

$$L_{r_n} = Leq_n$$

42 Opérations de vol déterminantes

¹ Les niveaux moyens Leq_g et Leq_n sont déterminés sur la base des données d'exploitation.

² Pour les aérodromes civils qui doivent être construits ou modifiés, les opérations de vol sont déterminées sur la base de prévisions du trafic.

5 Détermination du niveau de bruit maximum moyen \bar{L}_{max} pour les hélistations

¹ Pour les hélistations, le niveau de bruit maximum moyen \bar{L}_{max} est la moyenne énergétique du niveau de bruit maximum d'un nombre représentatif de survols ou de passages.

² Pour déterminer \bar{L}_{max} , les mesures se feront avec les appareils réglés sur SLOW ou avec un enregistreur de niveau dont la vitesse d'écriture est de 16 mm/s.

Appendice
(ch. III)**Abrogation et modification du droit en vigueur**

1. Sont abrogées:

- a. l'ordonnance du DETEC du 23 novembre 1973 concernant les zones de bruit des aéroports de Bâle-Mulhouse, Genève-Cointrin et Zurich²;
- b. l'ordonnance du DETEC du 9 mars 1984 concernant les zones de bruit des aéroports régionaux exploités en vertu d'une concession³.

2. L'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)⁴ est modifiée comme suit:

Art. 39 Principes

¹ Les décollages et les atterrissages de vols non commerciaux sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

² Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sont restreints entre 22 heures et 6 heures selon les prescriptions des art. 39a et 39b.

³ L'exploitant de l'aérodrome peut accorder des dérogations aux prescriptions des al. 1 et 2 en cas d'événements exceptionnels imprévus. Il signale ces dérogations à l'office.

⁴ Les atterrissages de détresse ainsi que les décollages et les atterrissages liés à des vols de recherche et de sauvetage, des vols d'ambulance et de police, des vols de secours en cas de catastrophe, des vols d'avions militaires suisses et des vols d'aéronefs d'Etat autorisés par l'office ne sont soumis à aucune restriction.

⁵ Le nombre des décollages et des atterrissages effectués entre 22 heures et 6 heures ainsi que les types d'avions utilisés doivent figurer dans la statistique des aéroports.

⁶ Les entreprises de transport aérien planifient avec une grande retenue les vols entre 22 heures et 6 heures.

² RO 1973 1966, 1981 1363, 1984 321

³ RO 1984 321

⁴ RS 748.131.1

Art. 39a Restrictions pour des vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich

¹ Les décollages sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 24 heures:
 1. pour les vols commerciaux d'une distance de plus de 5000 km sans escale avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 98;
 2. pour les autres vols commerciaux avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 96;
- b. interdits entre 24 heures et 6 heures.

² Les atterrissages de vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 24 heures et après 5 heures;
- b. interdits entre 24 heures et 5 heures.

³ Les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 0 heure 30 au plus tard.

Art. 39b Restrictions pour les vols commerciaux sur les autres aérodromes

¹ Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sur les autres aéroports sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 23 heures avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 87;
- b. interdits entre 23 heures et 6 heures.

² Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sur les champs d'aviation sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

Art. 39c Indice de bruit déterminant

L'indice de bruit déterminant est la moyenne arithmétique des deux valeurs de certification acoustique d'un type d'avion, mesurées latéralement et au survol, calculée selon la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 16, volume 1, chapitre 3⁵.

Section 3 Zones de bruit (art. 40 à 47)

Abrogée

Disposition transitoire

Jusqu'au 31 mars 2002, les décollages de vols commerciaux au sens de l'art. 39a, al. 1, let. a, ch. 1, sont aussi autorisés avec des avions dont les émissions dépassent l'indice de bruit 98.

⁵ Ce document peut être obtenu auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne