

# Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)

**Modification du 30 mai 2001**

---

*Le Conseil fédéral suisse  
arrête:*

I

L'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit<sup>1</sup> est modifiée  
comme suit:

L'annexe 5 est remplacée conformément à la version ci-jointe.

II

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2001.

30 mai 2001

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Moritz Leuenberger  
La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

<sup>1</sup> RS 814.41

*Annexe 5*  
(art. 40, al. 1)

## Valeurs limites d'exposition au bruit des aérodomes civils

### 1 Champ d'application et définitions

<sup>1</sup> Les valeurs limites d'exposition définies au ch. 2 s'appliquent au bruit du trafic aérien sur les aérodomes civils.

<sup>2</sup> Par aérodomes civils, on entend les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich, les autres aérodomes concessionnaires et les champs d'aviation.

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

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

<sup>5</sup> Le bruit causé sur les aérodomes 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 $Lr_k$

Degré de sensibilité (art. 43)	Valeur de planification	Valeur limite d'immissions	Valeur d'alarme
	$Lr_k$ en dB(A)	$Lr_k$ en dB(A)	$Lr_k$ 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 $Lr$

Pour le bruit causé par l'ensemble du trafic sur les aérodomes civils où circulent de grands avions, les valeurs limites d'exposition suivantes sont applicables en plus des valeurs limites d'exposition en  $Lr_k$ :

## 221 Valeurs limites d'exposition pour la journée (06 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	53	55	60
II	57	60	65
III	60	65	70
IV	65	70	75

## 222 Valeurs limites d'exposition pour la première (22 à 23 heures), la deuxième (23 à 24 heures) et la dernière heure de la nuit (05 à 06 heures), 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	43	45	55
II	47/50 <sup>1</sup>	50/55 <sup>1</sup>	60/65 <sup>1</sup>
III	50	55	65
IV	55	60	70

<sup>1</sup> Les valeurs plus élevées sont applicables pour la première heure de la nuit (22 à 23 heures).

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

Pour le bruit causé par le trafic sur les aérodomes 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 $Lr_k$ pour le bruit causé par le trafic des petits avions**

#### **31 Principes**

<sup>1</sup> Le niveau d'évaluation  $Lr_k$  pour le bruit causé par le trafic des petits avions est la somme du niveau moyen  $Leq_k$ , pondéré A, et de la correction de niveau K:

$$Lr_k = Leq_k + K$$

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Par mouvement, on entend chaque atterrissage et chaque décollage d'un petit avion. Les procédures atterrissage-décollage immédiat comptent pour deux mouvements.

#### **32 Nombre de mouvements n pour les aéroports civils existants**

Pour établir le nombre de mouvements n sur les aéroports civils existants, il faut:

- 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 aéroports civils nouveaux**

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

<sup>2</sup> 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<sub>r</sub> pour l'ensemble du trafic sur les aérodromes civils où circulent de grands avions

#### 41 Principes

<sup>1</sup> Le niveau d'évaluation L<sub>r</sub> pour le bruit causé par l'ensemble du trafic sur les aérodromes civils où circulent de grands avions est calculé séparément, sur la base des opérations de vol déterminantes, pour le jour (06 à 22 heures) ainsi que pour la première (22 à 23 heures), la deuxième (23 à 24 heures) et la dernière heure de la nuit (05 à 06 heures).

<sup>2</sup> Le niveau d'évaluation de jour L<sub>r<sub>t</sub></sub> pour le bruit causé par l'ensemble du trafic sur des aérodromes civils où circulent de grands avions est calculé à partir des niveaux d'évaluation pour petits aéronefs (L<sub>r<sub>k</sub></sub>) et pour grands avions (L<sub>r<sub>g</sub></sub>) comme suit:

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

<sup>3</sup> Le niveau d'évaluation de jour L<sub>r<sub>g</sub></sub> pour le bruit causé par le trafic des grands avions est la somme du niveau moyen Leq<sub>g</sub>, pondéré A, dû en moyenne annuelle aux vols effectués entre 6 et 22 heures:

$$L_{r_g} = Leq_g$$

<sup>4</sup> Le niveau d'évaluation de nuit L<sub>r<sub>n</sub></sub> pour le bruit causé par le trafic des grands avions est le niveau moyen Leq<sub>n</sub> pondéré A, dû en moyenne annuelle aux vols effectués entre 22 et 23 heures, 23 et 24 heures et entre 05 et 06 heures:

$$L_{r_n} = Leq_n$$

### 42 Opérations de vol déterminantes

<sup>1</sup> Les niveaux moyens Leq<sub>g</sub> et Leq<sub>n</sub> sont déterminés sur la base des données d'exploitation.

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

<sup>3</sup> Les vols qui ont lieu après la deuxième (23 à 24 heures) et avant la dernière heure de la nuit (05 à 06 heures) sont attribués à la deuxième heure de la nuit (23 à 24 heures).

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

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

<sup>2</sup> Pour déterminer  $\bar{L}_{\text{max}}$ , 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.