

Construction de logements sur des parcelles situées dans l'axe de la piste de l'Aéroport international de Genève
(Bau von Wohnungen auf Parzellen, die sich auf der Achse der Start- und Landebahn des internationalen Flughafens Genf befinden) Prof. Jean-Baptiste Zufferey

(207) 1. «Les mesures de construction et d'aménagement visées par l'art. 31 al. 1 lit. b OPB sont celles qui permettent de respecter les VLI au milieu des fenêtres ouvertes des pièces destinées à un usage sensible au bruit (ATF 142 II 100 cons. 3.7; arrêt 1C_196/2008 du 13 janvier 2009 cons. 2.4). La détermination du bruit au milieu de la fenêtre ouverte est destinée à préserver le bien-être des habitants, car elle garantit que les fenêtres puissent être ouvertes à des fins autres que l'aération et que le niveau sonore dépasse seulement de manière insignifiante les valeurs limites de planification et d'immission, y compris dans les environs (jardins, balcons; ATF 142 II 100 cons. 3.7; arrêts 1C_260/2016 du 6 juin 2017 cons. 4.4.3). Les meures constructives au sens de l'art. 31 al. 1 let. b OPB ne doivent pas se limiter à de simples mesures d'isolation (tels que des fenêtres antibruit ou des fenêtres non ouvrables combinées avec une climatisation), en tant qu'elles visent à réduire le bruit à l'intérieur des pièces, fenêtres fermées. Elles doivent bien plutôt constituer des obstacles entre la source du bruit et les bâtiments, de manière à permettre le respect des valeurs limites pour les locaux à usage sensible, fenêtres ouvertes (art. 39 al. 1 OPB). La nature particulière du bruit aérien, qui se disperse de manière diffuse, ne permet toutefois généralement pas de parvenir à un tel résultat (arrêts 1C_588/2016 du 26 octobre 2017 cons. 4.2; 1C_196/2008 du 13 janvier 2009 cons. 2.4).»

2. L'art. 39 al. 1 OPB définit d'une manière générale comme lieu de la détermination le milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit; cette disposition permet toutefois aussi la détermination des immissions de bruit des avions «à proximité des bâtiments». Cette précision tient au fait que la détermination du bruit au milieu de la fenêtre ouverte n'est pas praticable dans le cas du bruit aérien, dont les nuisances générées sont, de par leur nature spécifique, nette-

ment plus délicates à appréhender que celles relatives au bruit routier ou ferroviaire par exemple: source en altitude, variation des angles d'exposition au bruit, direction de propagation, grande dynamique du signal sonore, situation latérale ou dans l'axe de la piste, trajectoires fluctuantes des avions. En outre, les calculs d'immissions précis résultant de la propagation de ces émissions aériennes à petite échelle ne sont pas évidents, car ils impliquent non seulement une maîtrise des phénomènes de propagation du son à l'air libre (effets écran), mais aussi celle de phénomènes d'acoustique des espaces clos (réverbérations notamment).

3. En l'occurrence, la cour cantonale a jugé que les dispositifs prévus par les recourants en vue de «briser» le bruit, comprenant en particulier la pose d'écrans antibruit d'une longueur de 90 cm au-dessus des ouvertures donnant sur le patio, étaient certes susceptibles de constituer des mesures de construction ou d'aménagement au sens de l'art. 31 al. 1 lit. b OPB. Néanmoins, en tant que ces éléments avaient pour effet de n'obstruer qu'une partie de l'ouverture vers l'extérieur que doit représenter le patio, ils ne protégeaient que les fenêtres et non l'environnement immédiat, à savoir le patio lui-même. L'approche de la cour cantonale doit être suivie. En particulier, on ne voit pas que, compte tenu de la systématique de l'OPB, le lieu de détermination particulier prévu par l'art. 39 al. 1 2^{ème} phr. OPB, s'agissant du bruit aérien, est réservé à la seule élaboration des courbes de bruit, consignées dans les cadastres de bruit (art. 37 OPB), ni qu'il soit proscrit de prendre en considération cette spécificité lorsqu'il s'agit d'examiner si un projet concret peut être autorisé en vertu de l'art. 31 al. 1 lit. b OPB.

4. Il n'est par ailleurs pas critiquable de considérer qu'au vu de la dispersion de la trajectoire des avions et de la proximité de l'axe de la piste de l'aéroport, les locaux à usage sensible au bruit n'étaient pas susceptibles d'être disposés sur le côté du bâtiment opposé au bruit, en application de l'art. 31 al. 1 lit. a OPB, ce qui va également dans le sens de la jurisprudence (cf. en particulier arrêt 1C_196/2008 du 13 janvier 2009 cons. 2.4). TF (BGer) 1C_526/2020 (29.6.2021).