

AÉRODROME DE GENÈVE-COINTRIN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Vu pour être annexé à l'arrêté interpréfectoral du

15 JUL. 2008

portant approbation du plan d'exposition
au bruit de l'aéroport de Genève-Cointrin.

Fait à Bourg en Bresse,
Le **15 JUL. 2008**
Le préfet,


Michel BILAUD

Fait à Annecy,
Le **15 JUL. 2008**
Le préfet,


Michel BILAUD

RAPPORT DE PRÉSENTATION

juillet 2008

AVANT PROPOS

Le PEB est un document de planification destiné à maîtriser le développement urbain aux alentours de l'aéroport pour préserver la qualité de vie des futurs habitants.

L'établissement d'un PEB est obligatoire sur les aérodromes de catégorie A, B ou C, classification définie par le Code de l'aviation civile et qui ne s'applique qu'aux aérodromes français, et sur les aérodromes français d'une autre catégorie ou étrangers proches de la frontière, dont la liste est fixée par l'arrêté du 28 mars 1988. Cet arrêté a été modifié par l'arrêté du 27 mai 2005 qui a ajouté Genève - Cointrin à cette liste.

Dans le cas particulier d'aérodromes étrangers dont l'exploitation a un impact sonore et figurant sur la liste de l'arrêté, les dispositions du PEB ne s'appliquent bien entendu qu'au territoire français, indépendamment des dispositions qui s'appliquent sur le territoire étranger qui relève de la réglementation de l'Etat concernée.

DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT(PEB)

1. Finalité et textes de références

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'ils existent, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore. S'il limite pour cela le droit à construire dans certaines zones, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- *Code de l'urbanisme, articles L-147-1 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11.*
- *Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.*
- *Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.*
- *Décret n° 87-340 du 21 mai 1987 définissant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes.*
- *Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes.*
- *Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).*
- *Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.*
- *Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre et aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.*
- *Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme.*
- *Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.*
- *Arrêté du 28 mars 1988, modifié par l'arrêté du 27 mai 2005, fixant la liste des aérodromes non classés A, B ou C devant être dotés d'un PEB.*

2. Méthode d'élaboration

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions.. Cette évaluation se fait à partir d'hypothèses à court, moyen et long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport. Pour ce faire, il est nécessaire de simuler, à ces horizons, les conditions d'exploitation aéroportuaire, donc d'émissions sonores, ce qui revient à prendre en compte des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions ;
- Répartition des mouvements par type d'avion ;
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage ;
- Part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h).

Les horizons et hypothèses retenus pour établir le PEB de l'Aéroport International de Genève sont exposées au chapitre suivant.

b) Le L_{den} , un indice représentatif de la gêne sonore

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol ;
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et la soirée: chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den} . Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante. Le L_{den} est un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est compatible avec la plupart des logiciels et instruments de mesures disponibles sur le marché.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB est INM (version 6.1), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autres, de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :

$$L_{den} = 10 \times \log \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right]$$

avec :

- « L_{day} = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- « $L_{evening}$ = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;
- « L_{night} = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

▪ Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, après avis de la commission consultative de l'environnement (CCE)* lorsqu'elle existe, entre 65 et 62 pour la zone B. Ceci s'applique réglementairement à tous les aéroports. Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, interdites.

** L'aérodrome de Genève-Cointrin n'a pas de CCE, le cadre réglementaire associé à une telle commission n'étant pas applicable pour un aérodrome étranger..*

▪ La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, après avis de la CCE lorsqu'elle existe, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 55, ce dernier étant le plus protecteur. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones B et A. La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 a introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. La loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit que ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

▪ La zone D

Le préfet a la possibilité d'instaurer une zone D dont l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et 50. La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement sont obligatoires.

Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

Dans le cas particulier de Genève - Cointrin, toutes ces dispositions de s'appliquent que sur les parties du territoire français concernées.

LES REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB

	ZONE A $L_{den} > 70$	ZONE B $70 > L_{den} > (62 \text{ à } 65)^1$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} > (55 \text{ à } 57)^1$	ZONE D $(55 \text{ à } 57) > L_{den} > 50$
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Equipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs ³ délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants²

¹ Indice fixé par le préfet (après consultation de la CCE lorsqu'elle existe)

² la protection phonique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones

³ la loi du 2 juillet 2003 permet la création de tels secteurs postérieurement à la publication du PEB

LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE GENEVE

1. Pourquoi et comment établir un PEB ?

Les dispositions comparables au plan d'exposition au bruit établies pour l'aéroport international de Genève par les autorités helvétiques ne sont applicables qu'au territoire suisse. Il s'ensuit qu'il est difficile d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit de l'aéroport dans les zones françaises proches.

C'est pourquoi il a été décidé de prendre en compte les nuisances sonores que cet aéroport génère malgré son implantation en dehors des limites du territoire français. L'arrêté du 28 mars 1988 qui fixe la liste des aéroports non classés A, B ou C devant être dotés d'un PEB a été modifié pour inclure l'aéroport de Genève - Cointrin. Un projet de plan d'exposition au bruit a été établi pour les zones françaises, à partir des hypothèses de trafic communiquées par les autorités suisses.

2. Hypothèses prises en compte dans les simulations

a) Les horizons envisagés

Les prévisions de l'aéroport international de Genève sont basées sur un développement régulier de l'activité. A court, moyen et long terme, il est prévu que les trajectoires demeurent identiques à l'existant. De ce fait, les courbes de bruit de l'horizon long terme enveloppent celles des horizons du court et du moyen terme. Ainsi, l'horizon du long terme suffit pour établir l'expression graphique du PEB. Les courbes annexées au présent rapport de présentation constituent la synthèse des trois horizons.

En vue d'éviter l'exposition de nouvelles habitations au bruit de l'aéroport, il est avantageux de fixer un horizon à long terme le plus lointain possible.

Les horizons retenus sont :

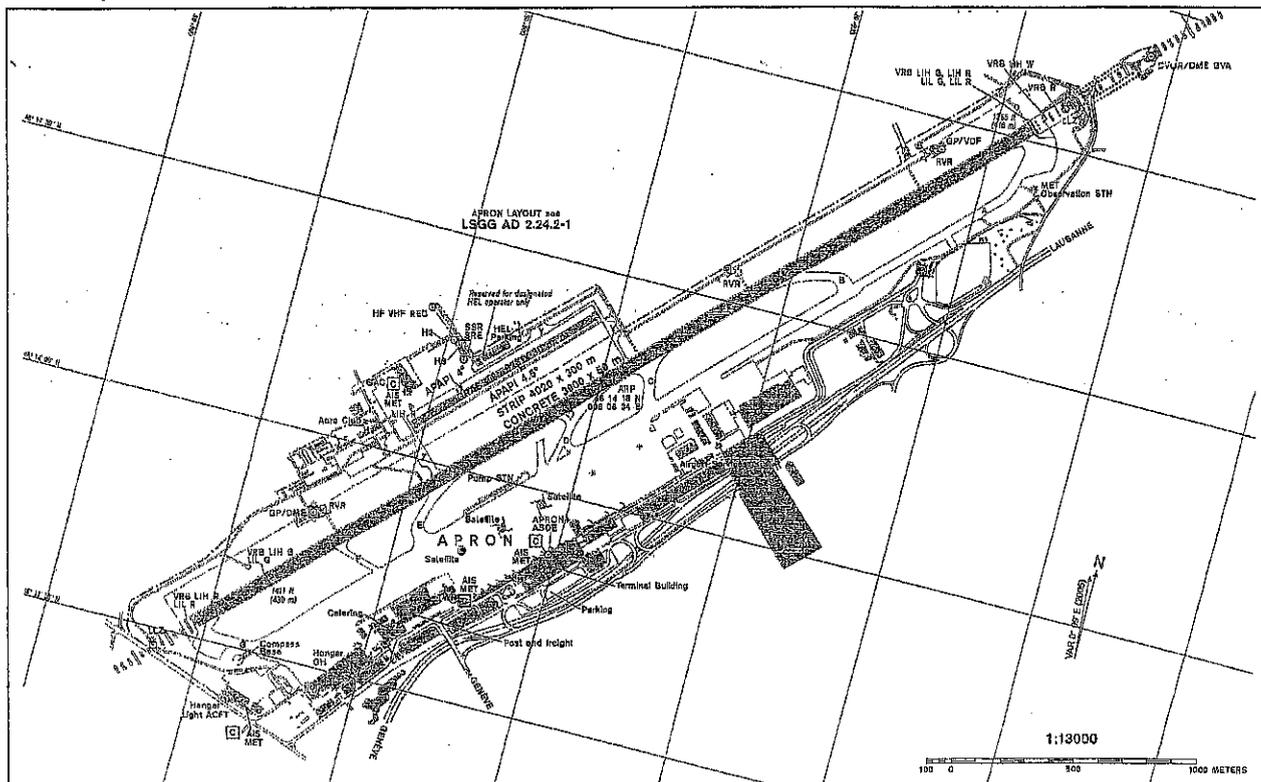
- court terme : 2006/2007
- moyen terme : vers 2012/2013
- long terme 2020

b) Les infrastructures

Les hypothèses ne retiennent pas de modification des pistes à court et moyen terme, la configuration actuelle de l'Aéroport International de Genève a donc été retenue. Elle est composée de deux pistes dont les caractéristiques sont les suivantes :

- La piste principale de 3900 m orientée Nord-Est Sud-Ouest ;
- Une piste en herbe de 823 m parallèle à la piste principale.

L'accord franco-suisse de 1956 ne retient que la piste principale. Lors de la réunion de la commission mixte de suivi de cet accord, le 30 octobre 2003, la partie française a demandé à la partie suisse d'étudier la possibilité de fermer la piste en herbe. La suppression de cette piste, envisageable à long terme, entraîne le report du trafic VFR sur la piste principale.



c) Le trafic aérien

La prévision du trafic aérien, surtout à long terme, est un exercice toujours délicat. Les hypothèses de 174092, 202240 et 230388 mouvements annuels ont été respectivement retenues aux horizons court, moyen et long termes, selon la répartition suivante qui précise si les mouvements sont IFR (selon les règles de vol aux instruments) ou VFR (selon les règles de vol à vue) :

COURT TERME	
Catégorie d'aéronefs	Nombre de mouvements annuels
Réacteurs (jets), tous IFR	138 228
Turbopropulseurs, IFR et VFR	14 339
Moteurs à piston, tous VFR	16 568
Hélicoptères	4 957
TOTAL	174 092

MOYEN TERME	
Catégorie d'aéronefs	Nombre de mouvements annuels
Réacteurs (Jets), tous IFR	168 864
Turbopropulseurs, IFR et VFR	7 856
Moteurs à piston, tous VFR	20 902
Hélicoptères	4 618
TOTAL	202 240

LONG TERME	
Catégorie d'aéronefs	Nombre de mouvements annuels
Réacteurs (Jets), tous IFR	199 500
Turbopropulseurs, IFR et VFR	1 372
Moteurs à piston, tous VFR	25 236
Hélicoptères	4 280
TOTAL	230 388

Un mouvement correspond soit à un atterrissage, soit à un décollage.

d) La répartition des mouvements par type d'appareils

Pour cette étude, les 9 types d'appareils les plus représentatifs ont été retenus : 4 jets, 3 avions à turbopropulseurs et 2 appareils équipés de moteurs à pistons. La répartition journalière du trafic entre ces différents appareils, à partir des données fournies par l'Aérodrome International de Genève, est la suivante (les valeurs sont arrondies au dixième près) :

COURT TERME

	Mouvements jour (06-18h)		Mouvements soirée (18-22h)		Mouvements nuit (22-06h)		Totaux
	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	
JETS							
BAE146	44,1	45,9	18,7	16,9	0	0	125,6
E145	10,2	20,1	8,2	7,4	9,1	0	55,0
A320	54,1	56,3	23,0	19,0	0	1,7	154,1
B777	15,5	16,1	6,6	5,9	0	0	44,1
Total Jets	123,9	138,4	56,5	49,2	9,1	1,7	378,8
TURBOS							
B90	8,8	9,6	1,9	1,1	0	0	21,4
TBM700	7,4	8,0	1,5	0,9	0	0	17,8
DH7	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0,0
Total Turbos	16,2	17,6	3,4	2,0	0,0	0,0	39,2
PISTONS							
Monomoteurs	13,5	14,6	2,8	1,7	0	0	32,6
BE55	0,9	1,0	0,2	0,1	0	0	2,2
Avions en tours de piste	4,2	4,2	1,1	1,1	0	0	10,6
Total Pistons	18,6	19,8	4,1	2,9	0,0	0,0	45,4
HELICOPTERES							
Total Hélicoptères	5,6	6,1	0,0	0,7	0	0	13,6
TOTAL	164,3	181,9	65,0	54,8	9,1	1,7	477,0

MOYEN TERME

	Mouvements jour (06-18h)		Mouvements soirée (18-22h)		Mouvements nuit (22-06h)		Totaux
	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	
JETS							
BAE146	53,8	56,1	22,9	20,6	0,0	0,0	153,4
E145	12,5	24,6	10,0	9,0	11,1	0,0	67,2
A320	66,1	68,8	28,0	23,2	0,0	2,1	188,2
B777	18,9	19,7	8,0	7,2	0,0	0,0	53,8
Total Jets	151,3	169,2	68,9	60,0	11,1	2,1	462,6
TURBOS							
B90	4,8	5,3	1,0	0,6	0,0	0,0	11,7
TBM700	4,0	4,5	0,8	0,5	0,0	0,0	9,8
DH7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Turbos	8,8	9,8	1,8	1,1	0,0	0,0	21,5
PISTONS							
Monomoteurs	17,0	18,4	3,6	2,1	0,0	0,0	41,1
BE55	1,2	1,3	0,2	0,1	0,0	0,0	2,8
Avions en tours de piste	5,4	5,4	1,3	1,3	0,0	0,0	13,4
Total Pistons	23,6	25,1	5,1	3,5	0,0	0,0	57,3
HELICOPTERES							
Total Hélicoptères	5,3	5,7	1,1	0,7	0,0	0,0	12,7
TOTAL	189,0	209,8	76,8	65,3	11,1	2,1	554,1

LONG TERME

	Mouvements jour (06-18h)		Mouvements soirée (18-22h)		Mouvements nuit (22-06h)		Totaux
	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	
JETS							
BAE146	63,6	66,2	27,0	24,4	0	0	181,2
E145	14,8	29,1	11,8	10,7	13,1	0	79,5
A320	78,0	81,3	33,2	27,4	0	2,5	222,4
B777	22,3	23,2	9,5	8,5	0	0	63,5
Total Jets	178,7	199,8	81,5	71,0	13,1	2,5	546,6
TURBOS							
B90	0,8	0,9	0,2	0,1	0	0	2,0
TBM700	0,7	0,8	0,1	0,1	0	0	1,7
DH7	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0,0
Total Turbos	1,5	1,7	0,3	0,2	0,0	0,0	3,7
PISTONS							
Monomoteurs	20,5	22,2	4,3	2,6	0	0	49,6
BE55	1,4	1,5	0,3	0,2	0	0	3,4
Avions en tours de piste	6,5	6,5	1,6	1,6	0	0	16,2
Total Pistons	28,4	30,2	6,2	4,4	0,0	0,0	69,2
HELICOPTERES							
Total Hélicoptères	4,8	5,3	1	0,6	0	0	11,7
TOTAL	213,4	237,0	89,0	76,2	13,1	2,5	631,2

e) La part du trafic nocturne et de soirée

Il a été retenu, pour les différents horizons la répartition suivante entre les trafics de jour, de soirée et de nuit :

	IFR	VFR	trafic total
jour (6h-18h)	70 %	85 %	71 %
soirée (18h-22h)	27 %	15 %	26 %
nuit (22h-6h)	3 %	0 %	3 %

f) La répartition du trafic par sens d'atterrissage ou de décollage, selon le secteur survolé.

Trois secteurs de survol sont distingués pour les vols IFR :

- Secteur A : Nord-Est de l'aéroport
- Secteur B : Sud-Ouest de l'Aéroport
- Secteur C : Sud-Ouest de l'aéroport, suivi d'un virage vers le nord

La répartition du trafic par sens d'atterrissage ou de décollage selon le secteur de survol est la suivante (moyenne des dernières années) :

Secteur	Secteur A		Secteur B		Secteur C	Total
	Décollages 05	Atterrissages 23	Atterrissages 05	Décollages 23	Décollages 23 avec virage	
vols IFR (0H-24H)	16 %	32 %	17 %	25 %	10 %	100%

La répartition du trafic VFR de jour (6h-18h) et de soirée (18h-22h), selon la route utilisée (aucun mouvement VFR ne s'effectue la nuit) est la suivante :

Route	Départ	Arrivée
Echo (Sierra)	25%	25%
Sierra	25%	25%
November	25%	25%
Whisky	25%	25%

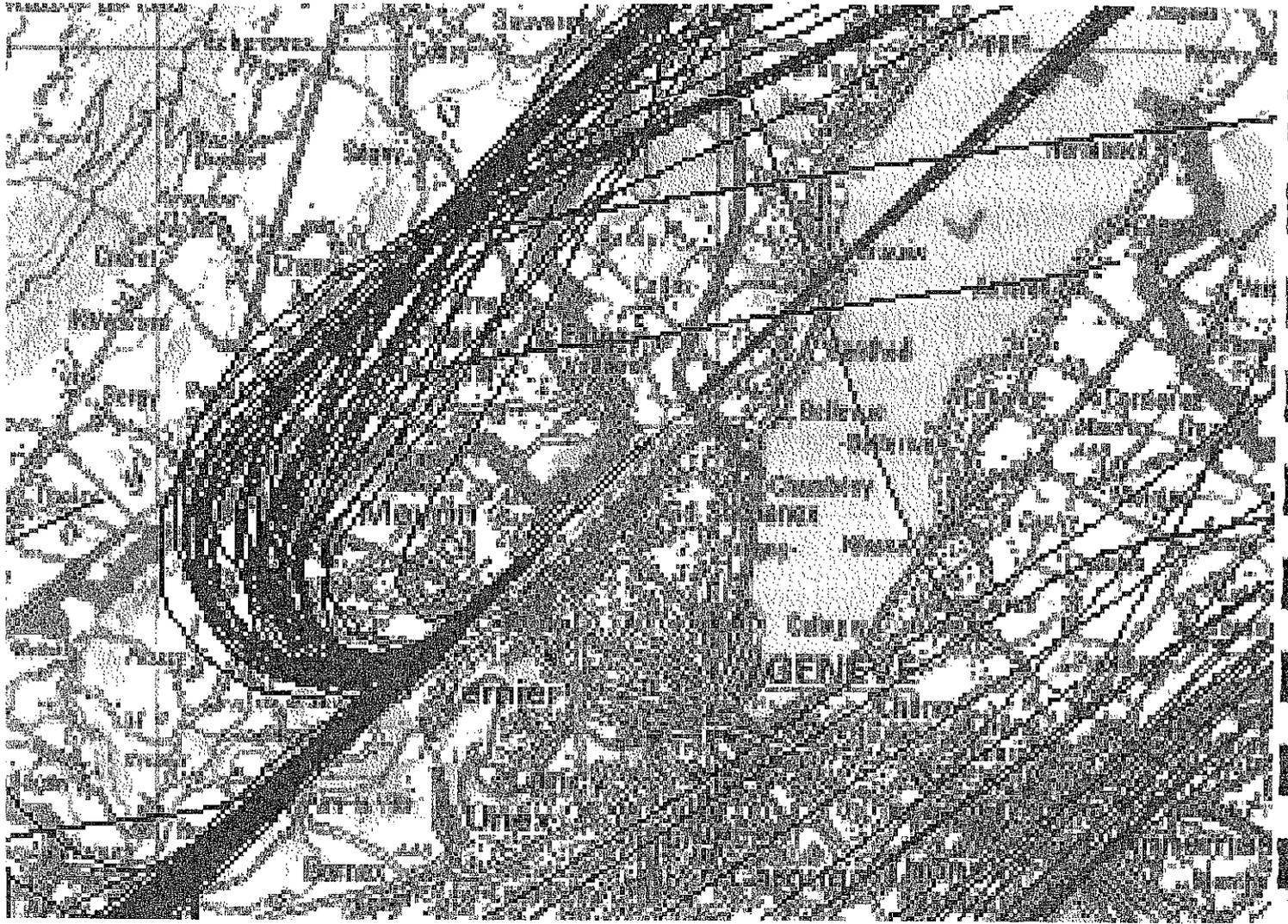
Les tours de pistes ont également été pris en compte. Ils concernent exclusivement le trafic VFR.

g) Les procédures de circulation aérienne

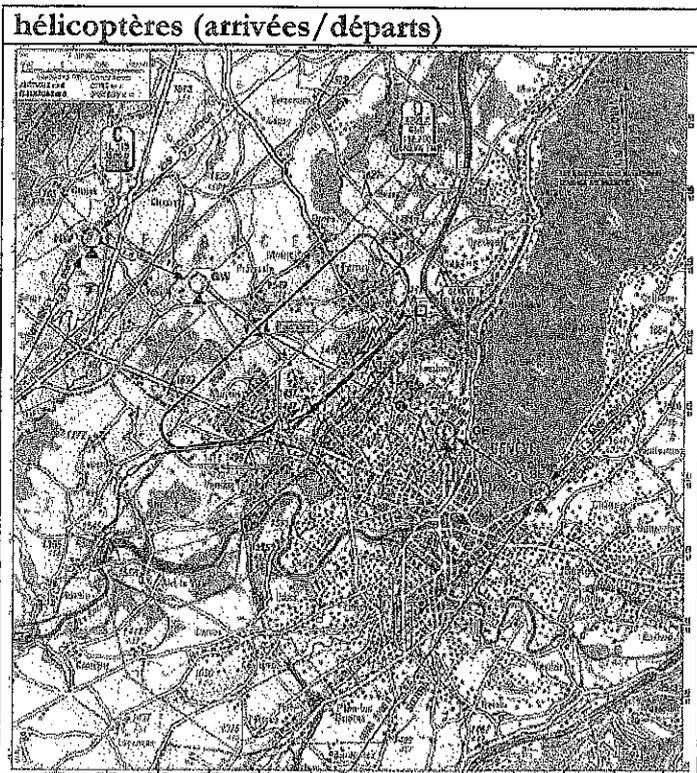
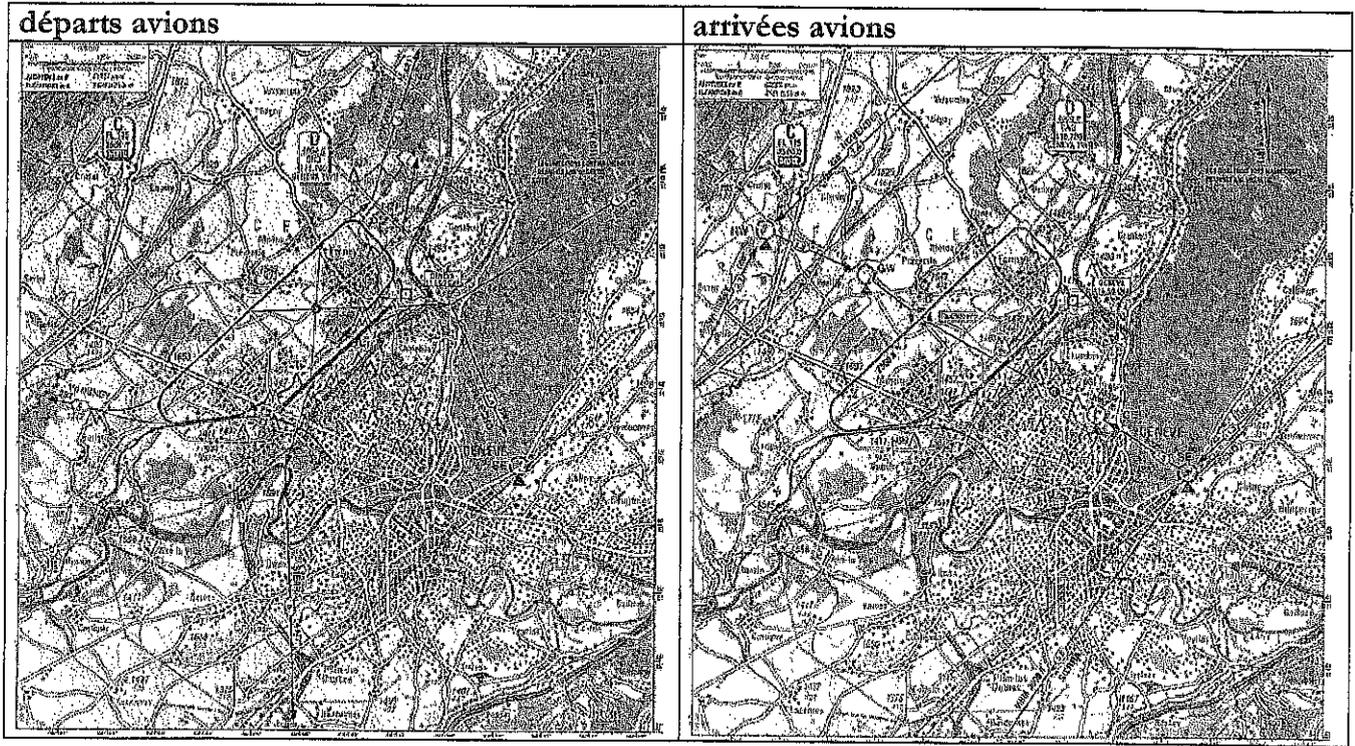
Les procédures de départs et d'arrivées IFR sont celles publiées dans l'AIP par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile.

Les cheminements VFR sont ceux publiés par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile. Les tours de piste s'effectuent au nord des pistes, à 300 mètres (1000 pieds) de hauteur.

Trajectoires IFR (enregistrement radar des trajectoires réelles)



Trajectoires VFR
(extraits des publications aéronautiques [AIP] suisses)



PREPARATION DU PROJET DE PEB DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE GENEVE

1. Choix de l'indice

La zone B est limitée par une valeur de L_{den} qui peut être choisie par le préfet entre 65 et 62, la zone C par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 57 et 55.

Par cohérence avec le dispositif d'aide à l'insonorisation proposé par la partie suisse lors de la commission franco-suisse du 30 octobre 2003 et, tenant compte du fait que les zones concernées sont déjà urbanisées, la valeur L_{den} 65 pour la zone B et la valeur L_{den} 57 pour la zone C ont été retenues.

2. Le zonage correspondant

Le plan joint indique le zonage du PEB résultant des hypothèses décrites précédemment.

La zone A, limitée par le L_{den} 70, est de couleur rouge.

La zone B, comprise entre L_{den} 70 et L_{den} 65 est de couleur orange.

La zone C comprise entre L_{den} 65 et L_{den} 57 est de couleur verte.

La zone D, limitée par le L_{den} 50, est de couleur bleue.

Les communes françaises dont le territoire est affecté par le projet de PEB sont les suivantes :

Communes concernées par les zones A, B ou C :

Dans le département de l'Ain :

- Ferney-Voltaire (également concernée par la zone D)

Communes concernées uniquement par la zone D :

Dans le département de l'Ain :

- Challex
- Collonges
- Ornex
- Pougny
- Prévessin-Moëns
- Saint Genis Pouilly

Dans le département de la Haute-Savoie :

- Chens sur Léman
- Chevrier
- Messery
- Nermier
- Vallery
- Viry
- Vulbens

2. Secteur délimité de Ferney-Voltaire

A la demande de la commune de Ferney-Voltaire, le plan d'exposition au bruit, à l'intérieur de la zone C, délimite un secteur où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores (article L 147-5 du Code de l'Urbanisme).

Ce secteur est représenté en vert sur un plan spécifique ci-annexé.

LA PROCEDURE D'ETABLISSEMENT DU PEB

1. Phase d'étude et préliminaire

La première phase de la procédure d'établissement du PEB consiste à mener les études techniques. Elles sont conduites sous l'autorité des préfets des départements concernés avec l'accord du ministre chargé des transports.

Avant de prendre formellement la décision d'établir (ou de réviser) un PEB, le préfet arrête le choix des indices limites des zones B et C.

2. Phase administrative

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et organismes concernés, le second à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés

Le(s) préfet(s) de département notifie(nt) la décision d'établir le PEB et communique(nt) le projet correspondant. La consultation permet aux communes de prendre connaissance du dossier, de s'informer et de dialoguer avec l'administration avant de formuler leur avis officiel. La durée de cette consultation est fixée par la réglementation à deux mois.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et D.

b) Enquête publique et approbation

Le projet de PEB éventuellement modifié suite aux consultations est ensuite soumis à enquête publique, organisée par le(s) préfet(s). La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête.

L'approbation est prononcée par les préfet(s) de(s) département(s) concerné(s) avec l'accord du ministre chargé des transports et notifiée, avec l'envoi du PEB approuvé, aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés.

LA PROCEDURE D'ETABLISSEMENT DU PEB

	étapes	acteurs
Phase d'études	Etudes techniques	Direction de l'aviation civile Service technique de l'aviation civile Directions départementales de l'équipement
	Information informelle préalable des collectivités locales	Préfets
Phase administrative	Notification de l'établissement du PEB*	Préfets avec l'accord du ministre chargé des transports
	Consultation des communes et EPCI (2 mois)	Préfets
	Finalisation du PEB	Direction de l'aviation civile Service technique de l'aviation civile Directions départementales de l'équipement
	Enquête publique	Préfets Commission d'enquête
	Approbation	Préfets avec l'accord du ministre chargé des transports

- Possibilité à ce stade de mise en application anticipée.

Documents graphiques

- plan du secteur délimité de Ferney-Voltaire où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées (art. L 147-5 du Code de l'Urbanisme)

Le secteur délimité sur Ferney-Voltaire est porté en vert.

- plan au 1/25 000^{ème} partie sud-ouest
- plan au 1/25 000^{ème} partie nord-est

Les courbes limites des zones :

- A (rouge), L_{den} 70
- B (orange), L_{den} 65
- C (vert), L_{den} 57
- D (bleu), L_{den} 50

correspondent à la synthèse des trois horizons (court, moyen et long termes).

Ces courbes sont portées, à titre indicatif, en noir sur le territoire suisse, le PEB ne s'appliquant que sur le territoire français.

secteur délimité de Ferney-Voltaire où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées (art. L 147-5 du Code de l'Urbanisme)

