

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

NOR : TRAA2127783A

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ;

Vu le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 120-1 et L. 571-13 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6100-1, L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-3, R. 227-8 à R. 227-15 et R. 330-8 ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu le rapport d'étude d'approche équilibrée de l'aéroport de Nantes-Atlantique d'avril 2021 ;

Vu la consultation publique réalisée du 29 avril au 29 juillet 2021, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et du règlement (UE) n° 598/2014 susvisé ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) en date du 29 janvier 2021 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 6 septembre 2021,

Arrête :

Art. 1^{er}. – En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme :

I. – Au sens du présent arrêté, on désigne par :

– « exploitant » : l'exploitant technique d'un aéronef ;

– « mouvement » : tout décollage ou atterrissage d'un aéronef subsonique ;

– « annexe 16 » : l'annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions moteurs d'avion ;

– « chapitre 2 » et « chapitre 3 » : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;

– « marge cumulée » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie pour chacun des trois points mentionnés au « chapitre 3 » ;

– « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels qui sert à mesurer la marge cumulée ;

- « essai moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.
- « heure (s) » : heure(s) locale(s) ;
- « vol commercial » : tout vol réalisé au titre d'un service aérien régulier ou d'un transport non régulier, effectué contre rémunération, en vertu ou non d'un contrat de location ;
- « vol programmé » : vol ayant fait l'objet d'un dépôt auprès de l'autorité compétente dans les conditions définies par l'article R. 330-8 du code de l'aviation civile ;
- « vol d'entraînement » : les vols d'entraînement des aéronefs en régime de vol aux instruments (IFR) ainsi que des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5,7 tonnes en régime de vol à vue (VFR).

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

II. – Aucun aéronef « du chapitre 2 » ne peut être exploité sur l'aérodrome.

III. – Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au « chapitre 3 » avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 6 heures ;
- quitter le point de stationnement entre 22 heures et 6 heures en vue d'un décollage.

IV. – a) Aucun aéronef ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement entre 0 heure et 6 heures en vue d'un décollage.

b) Les dispositions du a ne font pas obstacle à l'atterrissage et au décollage des aéronefs effectuant :

- des vols programmés entre 21 heures et 23h30 et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;
- des vols programmés entre 6 h 30 et 9 heures et qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

V. – Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure 5,7 tonnes sont interdits :

- du lundi au vendredi, entre 12 heures et 14 heures et entre 18 heures et 8 heures ;
- les samedis, dimanches et jours fériés.

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5,7 tonnes sont interdits tous les jours de 22 h 30 à 6 heures.

VI. – Les essais de moteurs en maintenance sont interdits de 23 h 30 à 6 heures. En dehors de cette plage horaire, ils sont effectués :

- au ralenti, sur les postes de stationnement 8 à 20, après accord de l'exploitant ;
- en puissance après planification auprès de l'exploitant.

VII. – Sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en fonctionnement plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef.

Après l'arrivée de l'aéronef, la durée d'utilisation de ces groupes ne peut dépasser 20 minutes.

Art. 2. – I. – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Les approches à vue des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 tonnes sont interdites à tous les vols évoluant selon les règles de vol aux instruments :

- en piste 21 ;
- de 22 heures à 6 heures en piste 03.

II. – Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

III. – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Art. 3. – Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Nantes-Atlantique doivent publier, dans leur manuel d'exploitation, la classification de leurs aéronefs au regard des définitions figurant à l'article 1^{er}.

Art. 4. – I. – Les dispositions prévues à l'article 1^{er} et 2 du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au 2^{ème} alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;

– aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 1^{er} et 2 du présent arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

Art. 5. – Un bilan des mouvements effectués au titre du *b* du IV de l'article 1^{er} et du I de l'article 4 est présenté, par les services de l'aviation civile, lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique et rendu public au moins une fois par an.

Art. 6. – L'arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) est abrogé.

Art. 7. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur six mois après sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 8. – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 septembre 2021.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
M. BOREL