

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement

NOR : DEVA1100492A

ARRÊTÉ du 28 mars 2011

Portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

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° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, notamment son annexe III ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et notamment son article 19, paragraphe I ;

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

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

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

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'évaluation, prévue à l'article R. 227-9 du code de l'aviation civile, en date du 14 avril 2009 relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;

Vu l'avis de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) en date du 4 novembre 2010 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 16 décembre 2010,

ARRÊTE

Article 1er

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme :

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

- « annexe 16 » : 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 des moteurs d'avion ;
- « chapitre 3 » et « chapitre 4 » : respectivement le chapitre 3 et le chapitre 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « exploitant » : l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « responsable du vol » : le propriétaire, l'exploitant technique ou l'exploitant commercial d'un aéronef ;
- « marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3, pour chacun des trois points de mesure définis dans l'annexe 16 ;
- « essai moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle un ou plusieurs de ses moteurs fonctionne pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;
- « agglomération toulousaine » : agglomération comprenant la ville de Toulouse dans les limites de sa représentation figurant sur la carte au 1/500 000 de l'Organisation de l'aviation civile internationale publiée par l'Institut géographique national.

II. – Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs non-conforme aux normes énoncées au chapitre 3 ou au chapitre 4 ne peut :

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

III. – Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 0 heure, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 0 heure, heures locales.

IV. – 1° Sous les mêmes réserves, et à compter du 1er avril 2013, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 0 heure, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 0 heure, heures locales.

2° Par dérogation aux dispositions du 1° du présent IV, sous les mêmes réserves et dans la plage horaire 22 heures – 0 heure, heures locales, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée comprise entre 8 et 10 EPNdB ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, sauf si l'exploitant de cet aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aérodrome, dans cette plage horaire, entre le 1^{er} avril 2012 et le 31 mars 2013. Cette mesure prend fin le 1er avril 2017.

V. – 1° Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 0 heure et 6 heures, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 0 heure et 6 heures, heures locales.

2° Par dérogation aux dispositions du 1° du présent V, sous les mêmes réserves et dans la plage horaire 0 heure – 6 heures, heures locales, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée comprise entre 10 et 13 EPNdB ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, sauf si l'exploitant de cet aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aérodrome, dans cette plage horaire, entre le 1^{er} novembre 2010 et le 29 octobre 2011. Cette mesure prend fin le 30 octobre 2015.

Article 2

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5 du présent arrêté :

- A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons de sécurité.
- Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 22 heures et 6 heures, heures locales.
- Les approches à vue sont interdites sauf :
 - dans des conditions où la sécurité des vols le justifie ;
 - sur proposition du contrôle pour optimiser la gestion du trafic. Dans ce cas, le survol de l'agglomération toulousaine doit être évité et l'interception de l'axe de piste se fait au minimum à 3 000 pieds QNH.

Article 3

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5 du présent arrêté :

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.

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.

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.

Article 4

Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs.

Article 5

I. - Les dispositions prévues aux articles 1^{er}, 2 et 3 du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés au deuxième 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}, 2 et 3 du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

III - Des dérogations aux règles définies aux articles 1^{er} et 2 du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 6

Un bilan des mouvements effectués au titre de l'article 5 du présent arrêté est présenté, par les services de l'aviation civile, lors de chaque réunion de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et rendu public au moins une fois par an.

Article 7

L'arrêté du 21 mars 2003 portant restriction d'usage de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) est abrogé à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Article 8

La date d'entrée en vigueur du présent arrêté est fixée au 30 octobre 2011.

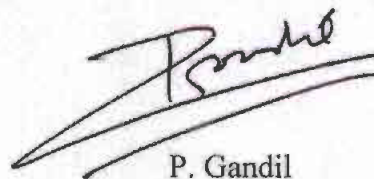
Article 9

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 MARS 2011**

Pour la ministre et par délégation

Le directeur général de l'aviation civile



P. Gandil