

JORF n°0095 du 22 avril 2011

Texte n°12

ARRETE

**Arrêté du 11 avril 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de
Marseille-Provence (Bouches-du-Rhône)**

NOR: DEVA1106210A

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, 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 de 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, notamment son article 19, paragraphe I ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9, 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 et 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'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Marseille-Provence en date du 17 décembre 2010 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 15 février 2011,

Arrête :

Article 1 (différé)

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Marseille-Provence

(Bouches-du-Rhône), 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 2”, “chapitre 3” et “chapitre 5” : respectivement le chapitre 2, le chapitre 3 et le chapitre 5 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 dans les chapitres 2, 3 et 5 pour chacun des trois points de mesure définis dans 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 ;

— “essai moteur” : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle un ou plusieurs de 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.

II. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 2 mais ne répond pas à celles du chapitre 3 ne peut être exploité sur l'aérodrome de Marseille-Provence.

III. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB ne peut :

— atterrir entre 22 heures et 6 heures, heure locale ;

— quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 6 heures, heure locale.

IV. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turbopropulseurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 2, du chapitre 3 ou du chapitre 5 avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB ne peut :

— atterrir entre 22 heures et 6 heures, heure locale ;

— quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 6 heures, heure locale.

V. — Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 22 heures et 6 heures, heure locale, sauf pour les aéronefs dont le départ est prévu avant 7 heures, heure locale, de l'aire de stationnement. Les essais moteurs doivent se dérouler selon les conditions publiées au

manuel de l'information aéronautique (rubrique AIP AD2 LFML ENV).

VI. — Les vols d'entraînement doivent se dérouler selon les conditions publiées au manuel de l'information aéronautique (rubrique AIP AD2 LFML ENV).

Article 2 (différé)

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent arrêté :

I. — 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.

II. — 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.

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 3 (différé)

Tous les exploitants d'aéronefs effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Marseille-Provence doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs. Tous les aéronefs du chapitre 3 doivent être déclarés à l'exploitant de l'aérodrome, à des fins de comptage.

Article 4 (différé)

I. — Les dispositions prévues aux articles 1er 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 de caractère sanitaire ou humanitaire ou de sécurité civile ;

— 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 à l'article 1er du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

III. — Des dérogations au régime défini au II, III et IV de l'article 1er du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 5 (différé)

Un bilan des mouvements effectués au titre de l'article 4 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 Marseille-Provence et rendu public au moins une fois par an.

Article 6 (différé)

L'arrêté du 27 novembre 2007 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille-Provence (Bouches-du-Rhône) est abrogé.

Article 7 (différé)

Le présent arrêté entre en vigueur le 30 octobre 2011.

Article 8 (différé)

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 11 avril 2011.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général
de l'aviation civile,
P. Gandil