

**Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de
Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)**

NOR: EQUA0600592A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

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 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, et notamment son article 8, paragraphe 2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4, R. 221-3 et R. 227-8 à R. 227-15 ;

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

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

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) en date du 21 juin 2005 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 13 janvier 2006,

Arrête :

Article 1

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-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 ;

- « aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 », les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB ;

- « aéronefs bruyants du chapitre 3 », les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB ;

- « 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.

II. - Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent arrêté, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Nantes-Atlantique :

- atterrir entre 22 h 30 et 6 heures, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;

- décoller entre 22 h 30 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

Sous les mêmes réserves, aucun des aéronefs bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Nantes-Atlantique :

- atterrir entre 23 h 30 et 6 heures, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;

- décoller entre 23 h 30 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

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

- du lundi au vendredi, entre 12 heures et 14 heures et entre 18 heures et 8 heures (heures locales) ;

- 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 (heures locales).

IV. - Les essais de moteurs en maintenance sont interdits de 23 h 30 à 6 heures (heures locales). En dehors de cette plage horaire, ils sont effectués :

- au ralenti, sur poste de stationnement ;

- en puissance sur le parking Mike.

V. - 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.

Article 2

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 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.

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 OACI PANS-OPS, volume 1.

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

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

Article 4

I. - Les dispositions prévues à l'article 1er 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 ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

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

Article 5

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 Nantes-Atlantique et rendu public au moins une fois par an.

Article 6

Le présent arrêté entre en vigueur à compter du premier jour de la saison de planification aéronautique d'hiver 2006-2007.

Article 7

Le directeur général de l'aviation civile et le préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 24 avril 2006.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,

M. Wachenheim