

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

#### Arrêté du 7 juin 2004 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes)

NOR: EQUA0400722A

Le secrétaire d'Etat aux transports et à 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 et R. 221-3 ;

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 Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) en date du 10 juin 2003 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 20 avril 2004,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes), 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 ;
- « responsable du vol », le propriétaire, l'exploitant technique ou l'exploitant commercial d'un aéronef ;
- « 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 ;
- « 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, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2004, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur :

- atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- décoller entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

III. – Sous réserve des dispositions prévues à l'article 4 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention du 7 décembre 1944 susvisée, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut, sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur :

- atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- décoller entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

IV. – Afin de limiter les nuisances sonores dues aux aéronefs utilisant le parking Kilo, des consignes particulières d'utilisation de ce parking ont été définies dans la documentation aéronautique (partie AD2 LFMN ENV). Les aéronefs devant stationner sur ce parking doivent se conformer à ces restrictions d'utilisation.

V. – Aucun essai de moteurs ne peut être effectué entre 21 heures et 6 heures locales. Des dérogations peuvent être accordées par le préfet des Alpes-Maritimes entre 21 heures et 23 heures locales, d'une part, et entre 5 heures et 6 heures locales, d'autre part, pour des raisons tenant à la sécurité des vols, après demande du responsable du vol. En outre, les avions équipés de moteurs à pistons peuvent faire, à toute heure, l'objet d'essais de moteurs dans la limite des vérifications nécessaires avant le décollage.

**Art. 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 ;

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.

**Art. 3.** – Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification de leurs aéronefs au regard des définitions figurant à l'article 1<sup>er</sup>.

**Art. 4.** – I. – Les dispositions prévues à l'article 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> et 2 du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

III. – Des dérogations aux règles définies par l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 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 Nice-Côte d'Azur et rendu public au moins une fois par an.

**Art. 6.** – Les arrêtés du 8 mars 1999 et du 31 août 1999 portant restriction d'usage de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) sont abrogés.

**Art. 7.** – Sans préjudice des dispositions du II de son article 1<sup>er</sup>, le présent arrêté entre en vigueur à la date de sa publication.

**Art. 8.** – Le directeur général de l'aviation civile et le préfet des Alpes-Maritimes 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 7 juin 2004.

*Le secrétaire d'Etat aux transports  
et à la mer,*  
FRANÇOIS GOULARD