

# Ordonnance du DETEC sur les émissions des aéronefs (OEmiA)

748.215.3

du 26 juin 2009 (Etat le 15 juillet 2015)

---

*Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC),*

vu l'art. 58, al. 2, de la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation<sup>1</sup>,  
*arrête:*

## Section 1 Valeurs limites d'émissions et certificats de bruit des aéronefs inscrits au registre matricule suisse

**Art. 1** Champ d'application et droit applicable

<sup>1</sup> La présente section règle les valeurs limites d'émissions de bruit et d'émissions de substances polluantes pour les aéronefs à moteur inscrits au registre matricule suisse ou destinés à l'être.

<sup>2</sup> Elle s'applique seulement aux aéronefs qui ne sont pas soumis aux réglementations suivantes:

- a.<sup>2</sup> règlement (CE) n° 216/2008<sup>3</sup> en relation avec les dispositions d'exécution du règlement (CE) n° 748/2012<sup>4</sup> dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (accord sur le transport aérien)<sup>5</sup>;

RO 2009 3513

<sup>1</sup> RS 748.0

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du DETEC du 29 juil. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2013 (RO 2013 2647).

<sup>3</sup> R (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 fév. 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le R (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

<sup>4</sup> R (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

<sup>5</sup> RS 0.748.127.192.68

- b. annexe 16 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)<sup>6</sup>, sous réserve des différences notifiées par la Suisse en application de l'art. 38 de la Convention<sup>7</sup>.

## Art. 2 Exceptions

<sup>1</sup> Dans des cas d'espèce, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) peut accorder des dérogations aux dispositions de l'art. 1, al. 2, relatives aux valeurs limites d'émissions pour les aéronefs:

- a. affectés exclusivement à la lutte contre les incendies;
- b. construits spécialement pour les vols acrobatiques et exploités uniquement à cette fin;
- c. construits spécialement pour le travail aérien agricole et exploités uniquement à cette fin;
- d. présentant un intérêt historique.

<sup>2</sup> Il approuve l'exploitation de ces aéronefs en y imposant des charges, notamment en limitant leur utilisation en substance au but particulier.

## Art. 3 Avions de la classe Ecolight

<sup>1</sup> La procédure de mesure indiquée au chap. 10, par. 10.2 à 10.6 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago<sup>8</sup> s'applique aux avions de la classe Ecolight.

<sup>2</sup> En dérogation au chap. 10, par. 10.4 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago, le niveau de bruit de ces aéronefs ne doit pas excéder 65 dB(A).

<sup>3</sup> La puissance de leurs moteurs, mesurée sur un moteur monté sur l'avion considéré (puissance installée, puissance sur arbre), ne doit pas excéder 90 kW (121 PS) en conditions d'atmosphère-type internationale (International Standard Atmosphere; ISA).

<sup>4</sup> Les avions de la classe Ecolight équipés de moteurs à combustion doivent être en mesure de fonctionner au carburant sans plomb conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> RS 0.748.0. Cette annexe n'est pas publiée au RO. On peut la consulter auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile ou l'obtenir auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7 ou [www.icao.int](http://www.icao.int)).

<sup>7</sup> Les différences notifiées par la Suisse peuvent être consultées auprès de l'OFAC.

<sup>8</sup> RS 0.748.0

<sup>9</sup> RS 814.318.142.1

**Art. 3a<sup>10</sup>** Autogires admis dans la catégorie spéciale

<sup>1</sup> La procédure de mesure indiquée au chap. 10, par. 10.2 à 10.6 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago<sup>11</sup> s'applique aux autogires admis dans la catégorie spéciale.

<sup>2</sup> Par voie de dérogation au chap. 10, par. 10.4 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago, le niveau de bruit de ces aéronefs ne doit pas excéder 65 dB(A).

<sup>3</sup> Dans le cas des autogires équipés de moteurs à combustion, la puissance des moteurs, mesurée sur un moteur monté (puissance installée, puissance sur arbre), ne doit pas excéder 90 kW (121 PS) en conditions d'atmosphère type internationale (International Standard Atmosphere; ISA).

<sup>4</sup> Les autogires équipés de moteurs à combustion doivent être en mesure de fonctionner au carburant sans plomb conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air<sup>12</sup>.

**Art. 3b<sup>13</sup>** Avions à propulsion électrique admis dans la catégorie spéciale

<sup>1</sup> La procédure de mesure indiquée au chap. 10, par. 10.2 à 10.6 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago<sup>14</sup> s'applique aux avions à propulsion électrique admis dans la catégorie spéciale.

<sup>2</sup> Par voie de dérogation au chap. 10, par. 10.4 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago, le niveau de bruit de ces aéronefs ne doit pas excéder 65 dB(A).

**Art. 4** Avions affectés à l'instruction de base et avions remorqueurs

<sup>1</sup> Les avions affectés à l'instruction de base ou au remorquage de planeurs doivent remplir l'une des conditions suivantes:

- a. bénéficier d'un certificat de bruit conforme aux prescriptions du chap. 6 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago<sup>15</sup> et avoir un niveau de bruit, mesuré conformément à la méthode prévue au chap. 6, n'excédant pas 68 dB(A).
- b. bénéficier d'un certificat de bruit conforme aux prescriptions du chap. 10 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago et avoir un niveau de bruit, mesuré conformément à la méthode prévue au chap. 10, n'excédant pas 75 dB(A).

<sup>10</sup> Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 15 juil. 2015 (RO 2015 2191).

<sup>11</sup> RS 0.748.0

<sup>12</sup> RS 814.318.142.1

<sup>13</sup> Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 15 juil. 2015 (RO 2015 2191).

<sup>14</sup> RS 0.748.0

<sup>15</sup> RS 0.748.0

<sup>1bis</sup> Il est interdit d'utiliser les autogires pour l'instruction de base.<sup>16</sup>

<sup>2</sup> Dans des cas d'espèce dûment motivés, l'OFAC peut accorder des exceptions temporaire, en particulier pour:

- a. les grandes manifestations de vol à voile, lorsqu'elles exigent l'engagement de plus d'avions remorqueurs qu'il n'est possible d'en acquérir à un coût raisonnable ou lorsque des avions ont des pannes techniques;
- b. l'instruction de base sur un avion précis si l'élève-pilote rend vraisemblable qu'il volera principalement avec l'avion en question une fois sa formation achevée.

#### **Art. 5** Certificats de bruit

L'OFAC établit les certificats de bruit suivants pour les aéronefs qui ne bénéficient pas d'un certificat de bruit au sens du règlement (CE) n° 748/2012<sup>17</sup> ou de l'annexe 16, vol. 1, de la Convention de Chicago<sup>18;19</sup>

- a. dans le cas des aéronefs de la classe Ecolight: un certificat de bruit attestant le respect des valeurs limites d'émissions définies à l'art. 3;
- <sup>abis,20</sup> dans le cas des autogires et des avions à propulsion électrique admis dans la catégorie spéciale: un certificat de bruit attestant le respect des valeurs limites d'émissions définies respectivement aux art. 3a et 3b;
- b. dans le cas des aéronefs de construction amateur:
  1. un certificat de bruit conforme aux prescriptions du chap. 6 ou 10 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago (suivant la date de réception de la déclaration de construction), s'il s'agit d'un avion,
  2. un certificat de bruit conforme aux prescriptions du chap. 11 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago, s'il s'agit d'un hélicoptère.

<sup>16</sup> Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 15 juil. 2015 (RO 2015 2191).

<sup>17</sup> Voir note relative à l'art. 1, al. 2, let. a.

<sup>18</sup> RS 0.748.0

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du DETEC du 29 juil. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2013 (RO 2013 2647).

<sup>20</sup> Introduite par le ch. I de l'O du DETEC du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 15 juil. 2015 (RO 2015 2191).

## Section 2

### Restrictions d'exploitation pour les aéronefs qui ne sont pas inscrits au registre matricule suisse

#### Art. 6 Interdiction des avions trop bruyants

<sup>1</sup> Les avions subsoniques dont le certificat de bruit ne répond pas aux normes de la 2<sup>e</sup> partie, chap. 3 de l'annexe 16, volume I, de la Convention de Chicago<sup>21</sup>, ont l'interdiction d'utiliser les aérodrômes suisses.

<sup>2</sup> L'OFAC peut accorder des exceptions pour de justes motifs, notamment pour:

- a. les aéronefs immatriculés dans des pays en voie de développement;
- b. les avions historiques;
- c. les vols effectués à des fins d'entretien.

<sup>3</sup> L'exploitant d'aérodrome peut prévoir dans le règlement d'exploitation des charges applicables aux vols ou aux avions pour lesquels l'OFAC a accordé une exception.

#### Art. 7 Restrictions imposées par l'exploitant d'aérodrome

L'exploitant peut restreindre, dans le règlement d'exploitation, l'exploitation d'aéronefs étrangers qui:

- a. ne respectent pas les valeurs limites d'émissions applicables aux aéronefs inscrits au registre matricule suisse, et qui
- b. sont stationnés depuis plus de six mois sur l'aérodrome.

## Section 3 Dispositions finales

#### Art. 8 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du DETEC du 10 janvier 1996 sur les émissions des aéronefs<sup>22</sup> est abrogée.

#### Art. 9 Disposition transitoire

Les certificats de bruit et les autorisations délivrées pour certains avions en application de l'art. 2, qui, à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, sont en cours de validité conformément à l'ancien droit, mais ne satisfont plus aux dispositions de la présente ordonnance, conservent leur validité jusqu'au 31 juillet 2010 au plus tard.

#### Art. 10 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009.

<sup>21</sup> RS 0.748.0

<sup>22</sup> [RO 1996 653 1648, 2000 1659, 2002 3569, 2005 2521]

