

**Arrêté du 8 septembre 2003 portant extension des restrictions d'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle (Val-d'Oise)**

NOR: EQUA0300762A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et 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 la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4, L. 227-5 (7°) et R. 221-3 ;

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

Vu l'arrêté du 2 août 2001 portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle en date du 27 janvier 2003 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 23 avril 2003,

Arrêtent :

**Article 1**

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle (Val-d'Oise), 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 ;

- « aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 » les aéronefs 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 ;

- « mouvement » un atterrissage ou un décollage.

II. - Sous réserve des dispositions prévues au III et au IV du présent article, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle :

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

A titre transitoire, ces interdictions d'atterrissage ou de décollage sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle ne s'appliquent pas pour un exploitant tant que le nombre total de ses mouvements effectués sur l'ensemble des périodes diurne et nocturne par des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3, rapporté au nombre total de ses mouvements effectués par des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 entre le 1er octobre 2002 et le 30 septembre 2003, ne dépasse pas en pourcentage :

- la valeur 50 pour la période du 1er avril 2004 au 30 septembre 2004 ;
- la valeur 80 pour la période du 1er octobre 2004 au 30 septembre 2005 ;
- la valeur 60 pour la période du 1er octobre 2005 au 30 septembre 2006 ;
- la valeur 40 pour la période du 1er octobre 2006 au 30 septembre 2007 ;
- la valeur 20 pour la période du 1er octobre 2007 au 30 septembre 2008.

III. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder, pour une période donnée, l'autorisation de dépasser le nombre maximal de mouvements à un exploitant qui en fait la demande dans les cas suivants :

- l'exploitant apporte la preuve qu'il a engagé un programme de retrait des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 sur la base de la décroissance de l'énergie sonore émise par ces aéronefs à un rythme équivalent à celui fixé par les alinéas précédents ;
- l'exploitant d'une flotte qui comprend un très petit nombre d'aéronefs apporte la preuve que, compte tenu de la composition de cette flotte, ses activités risquent, faute d'obtenir une telle dérogation, d'être compromises dans une mesure déraisonnable et qu'il a engagé un programme de retrait des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle.

La demande de l'exploitant doit être adressée au ministre chargé de l'aviation civile au plus tard deux mois avant le début de la période considérée.

IV. - Les dispositions prévues au II du présent article 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.

## Article 2

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1er avril 2004.

## Article 3

Un bilan des mouvements effectués au titre du III et du IV de l'article 1er 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 Paris-Charles de Gaulle et rendu public au moins une fois par an.

## Article 4

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général d'Aéroports de Paris 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 8 septembre 2003.

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

Gilles de Robien

Le secrétaire d'Etat aux transports

et à la mer,

Dominique Bussereau