

Arrêté du 2 août 2001 portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)

NOR : EQUA0101153A

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, et notamment l'annexe 6 et la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
Vu le règlement (CEE) no 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intra-communautaires, et notamment son article 8.2 ;
Vu le code de l'aviation civile, et notamment son article R. 221-3 ;
Vu l'avis de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle en date du 9 juillet 2001 ;
Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 24 juillet 2001,
Arrête :

Art. 1er. - Conformément aux dispositions de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise), les restrictions d'usage 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 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 ;
- « énergie sonore du décollage d'un aéronef », la valeur W_d définie par la formule $W_d=10L_s/10$ où L_s représente la valeur du niveau de bruit certifié de cet aéronef au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée ;
- $W_{d,n}$, le cumul pour l'année n des énergies sonores des décollages sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants pour l'exploitant considéré, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement ;
- « énergie sonore de l'atterrissage d'un aéronef », la valeur W_a définie par la

formule $W_a = 10L_a/10$ où L_a représente la valeur du niveau de bruit certifié de cet aéronef au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée ;

- $W_{a,n}$, le cumul pour l'année n des énergies sonores des atterrissages sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants pour l'exploitant considéré, entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;

- « indicateur nocturne des avions les plus bruyants pour l'année n » d'un exploitant d'aéronefs, la valeur I_n définie par la formule :

$$I_n = \frac{1}{2} \left(\frac{W_{a,n}}{W_{a,2000}} + \frac{W_{d,n}}{W_{d,2000}} \right) \times 100$$

où

$W_{a,2000}$, représente le plus élevé des nombres suivants :

- cumul, pour l'année 2000, des énergies sonores des atterrissages sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants de l'exploitant considéré, entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;

- 40×10^{10} joules ;

et

$W_{d,2000}$, représente le plus élevé des nombres suivants :

- cumul, pour l'année 2000, des énergies sonores des décollages sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants de l'exploitant considéré, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement ;

- 2×10^{10} joules ;

- « mouvement », un atterrissage ou un décollage.

II. - Sous réserve des dispositions prévues 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 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.

A titre transitoire, les interdictions d'atterrissage ou de décollage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ne s'appliquent pas aux aéronefs qui ont été exploités sur cet aérodrome moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté, tant que cet atterrissage ou ce décollage ne fait pas dépasser, au cours de l'année considérée, la valeur maximale suivante de l'indicateur nocturne des avions les plus bruyants de l'exploitant dont il relève :

- valeur 80 pour l'année 2001 ou 22,5 pour le dernier trimestre de l'année 2001 ;
- valeur 60 pour l'année 2002 ;
- valeur 40 pour l'année 2003 ;
- valeur 20 pour l'année 2004.

Les valeurs précitées pour les années 2003 et 2004 pourront être revues en fonction de l'évolution constatée des nuisances sonores dues à l'aéroport. Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder, pour une année donnée, l'autorisation de dépasser la valeur maximale de l'indicateur nocturne des avions les plus bruyants aux exploitants dont la flotte totale comprend un très petit nombre d'aéronefs et qui, compte tenu notamment de la composition de leur flotte d'aéronefs, apportent la preuve, d'une part, que leurs activités risquent, faute d'obtenir une telle dérogation, d'être compromises dans une mesure déraisonnable et, d'autre part, qu'ils ont engagé un programme visant à diminuer l'énergie sonore résultant de l'exploitation, sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, de leurs aéronefs les plus bruyants du chapitre 3.

La demande de dépassement doit être adressée au ministre chargé de l'aviation civile au plus tard le 31 mars de l'année pour laquelle ce dépassement est sollicité. Pour 2001, la demande doit être adressée au plus tard le 1er novembre 2001.

III. - Sous réserve des dispositions prévues au IV du présent article, aucun aéronef bruyant du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle :

- 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,

sauf si l'exploitant de cet aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aérodrome moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté.

Des dérogations à ces dispositions peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

IV. - Les dispositions prévues aux II et III 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, des missions de protection des personnes et des biens, des missions d'Etat et militaires, des missions de service public ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.

Art. 2. - Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1er octobre 2001.

Art. 3. - 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 2 août 2001.

Jean-Claude Gaysot