

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004 relatif à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit sur certains aérodromes et modifiant le code de l'aviation civile

NOR : EQUA0400556D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée ;

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 ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 *quatervicies* A ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Les articles R. 227-1 à R. 227-6 constituent une section 1 intitulée « Commission nationale de prévention des nuisances ».

II. – L'article R. 227-7 constitue une section 2 intitulée : « Modification de la circulation aérienne ».

III. – Il est ajouté une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs

« Art. R. 227-8. – Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R. 221-3, des restrictions d'exploitation au sens du *e* de l'article 2 de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 peuvent être imposées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts. Ces restrictions sont établies aérodrome par aérodrome en prenant en compte les caractéristiques propres de l'aérodrome considéré et les effets prévisibles de la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, des mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction et des procédures de navigation aérienne et de conduite de vol visant à limiter le bruit pour les riverains, ainsi que des coûts et avantages que sont susceptibles d'entraîner, outre les restrictions envisagées, ces différentes mesures.

« Art. R. 227-9. – L'évaluation des caractéristiques d'un aérodrome et des différentes mesures dont il est susceptible de faire l'objet comporte les informations prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile portant notamment sur la situation de l'aérodrome, les effets sur l'environnement du transport aérien en l'absence de mesures visant à en limiter les nuisances sonores et la comparaison des mesures envisagées au regard de leurs conséquences économiques et de leur efficacité environnementale. L'évaluation et les projets de mesures qui en tirent les conséquences sont mis à la disposition de toute personne intéressée dans les services de la direction générale de l'aviation civile.

« Lorsque des projets aéroportuaires font l'objet d'une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, celle-ci vaut évaluation au sens de l'alinéa précédent lorsqu'elle comporte les informations fixées par l'arrêté prévu à ce même alinéa.

« *Art. R. 227-10.* – Celles des restrictions d'exploitation visées à l'article R. 227-8 qui sont définies par référence à des critères de performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

« *Art. R. 227-11.* – Lorsqu'une mesure de retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité au sens du *d* de l'article 2 de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002, sur un aéroport entrant dans le champ d'application de la présente section, est prise conformément à l'article R. 227-8, les règles suivantes s'appliquent :

- « – six mois après la publication de la mesure, le nombre de mouvements effectués dans l'aéroport avec des aéronefs présentant une faible marge de conformité ne peut être supérieur, pour une période donnée, à celui de la période correspondante de l'année précédente ;
- « – six mois au moins après l'expiration du délai de six mois prévu à l'alinéa précédent, chaque exploitant peut être tenu de réduire le nombre de mouvements de ses aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont utilisés dans l'aéroport, à un rythme annuel qui ne dépasse pas 20 % du nombre annuel de ces mouvements à la date de la décision.

« *Art. R. 227-12.* – Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas :

- « – aux restrictions d'exploitation qui ont été décidées avant la date d'entrée en vigueur de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 ;
- « – aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont pas d'incidence significative en termes de coûts pour les entreprises de transport aérien et qui ont été introduites après l'entrée en vigueur de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002.

« *Art. R. 227-13.* – Les aéronefs présentant une faible marge de conformité immatriculés sur les registres de pays en développement dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sont, pendant une période de 10 ans à compter du 28 mars 2002, exemptés de la mesure visée à l'article R. 227-11, à condition :

- « – que ces aéronefs, pour lesquels a été délivré un certificat attestant qu'ils répondent aux normes acoustiques définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, aient été utilisés sur l'aéroport considéré entre le 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 2001 et ;
- « – que ces aéronefs aient figuré pendant cette période sur le registre du pays en développement considéré et continuent d'être exploités par une personne établie dans ce pays.

« *Art. R. 227-14.* – Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des autorisations individuelles pour l'exploitation particulière d'aéronefs présentant une faible marge de conformité qui ne pourrait s'exercer sur la base d'autres dispositions de la présente section. Cette exemption est limitée :

- « – aux aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère exceptionnel ;
- « – aux aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modification, de réparation ou d'entretien.

« *Art. R. 227-15.* – La décision du ministre chargé de l'aviation civile prononçant une mesure de restriction d'exploitation en application de l'article R. 227-8, accompagnée de l'exposé des motifs ayant présidé à son introduction si elle procède au retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité, est publiée au moins deux mois avant la tenue de la conférence internationale de planification des mouvements d'aéronefs relative à la période de planification horaire pertinente. »

Art. 2. – Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le ministre de l'écologie et du développement durable et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 28 septembre 2004.

JEAN-PIERRE RAFFARIN

Par le Premier ministre :

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

GILLES DE ROBIEN

*Le ministre de l'écologie
et du développement durable,*
SERGE LEPELTIER

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

FRANÇOIS GOULARD