

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports

## Arrêté du portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle

NOR : TRAA2533851A

***Publics concernés :** transporteurs aériens, exploitant de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle et Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.*

***Objet :** le présent arrêté renforce les restrictions d'exploitation liées au bruit, durant la période nocturne, entre 22 heures et 6 heures sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle. Il interdit aux aéronefs présentant une faible marge de conformité d'opérer sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle. Il reprend à droit constant les dispositions des arrêtés du 6 novembre 2003 portant respectivement restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle et interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire et de l'arrêté du 20 novembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle. Ces trois arrêtés sont par conséquent abrogés.*

***Entrée en vigueur :** l'arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2030.*

***Références :** le présent arrêté est un texte autonome.*

**La ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature, le ministre des Transports et le ministre délégué, auprès de la ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique,**

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 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la

directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission ;

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-7, L. 6361-9, L. 6361-12 à L. 6361-14, R. 6312-11 et R.\* 6360-1 à R. 6360-5 ;

Vu l'arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ;

Vu le résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle du 1<sup>er</sup> décembre 2025 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public organisée du 21 mai au 21 août 2026, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu l'avis du 10 juin 2026 de la commission consultative de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle ;

Vu l'avis du XX 2026 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires,

## **Arrêtent :**

### **Article 1<sup>er</sup>**

En vue de réduire les nuisances environnementales autour de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, les restrictions d'exploitation fixées par le présent arrêté sont appliquées sur cette plateforme.

### **Article 2**

Aux fins du présent arrêté, on désigne par :

- « annexe 16 » : l'annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;
- « chapitre 3 » et « chapitre 4 » : respectivement le chapitre 3 et le chapitre 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu qui sert à mesurer la marge acoustique cumulée ;
- « essai moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;
- « exploitant » : l'exploitant d'aéronef tel qu'identifié par les dispositions du point 3 de l'article 51 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 du 19 décembre 2018 susvisé ;
- « heures » : heures locales ;
- « marge acoustique cumulée » : la somme des différences aux trois points de mesure entre les niveaux maximaux de bruit et les niveaux maximaux de bruit autorisés spécifiés au chapitre 3 de l'annexe 16 ;
- « point d'approche » : le point de référence de mesure du bruit à l'approche spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

- « point de survol » : le point de référence de mesure du bruit au survol spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16.

### **Article 3**

Aucun aéronef ne peut quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 0 heure et 4 heures 59, sauf si ce décollage a fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ durant cette plage horaire le jour en question.

### **Article 4**

I. – Les aéronefs présentant une faible marge de conformité sont retirés de l'exploitation de l'aérodrome dans les conditions définies à l'article 8.4 du règlement (UE) n° 598/2014 susvisé. Le taux annuel de réduction du nombre de mouvements des aéronefs présentant une faible marge de conformité mentionné au même article est fixé à 25 %.

II. – Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 14 EPNdB ne peut atterrir ou quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 22 heures et 6 heures.

III. – Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à la valeur de 100,5 EPNdB ne peut atterrir entre 22 heures et 6 heures.

IV. – Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à la valeur de 93 EPNdB ne peut quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 22 heures et 6 heures.

V. – Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 22 heures et 6 heures.

### **Article 5**

I. Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments respectent 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 de conduite respectent 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 du document 8168 – Procédures pour les services de navigation aérienne, exploitation technique des aéronefs, volume III – Procédures d'exploitation technique des aéronefs publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### **Article 6**

I. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 4 et 5 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

II. – Les dispositions des articles 3 et 4 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

III. – Des dérogations aux règles définies aux articles 3 et 4 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

### **Article 7**

Un bilan des mouvements effectués au titre du II et du III de l'article 6 du présent arrêté est présenté, par les services de l'aviation civile, lors de chaque commission consultative de l'environnement et rendu public une fois par an.

### **Article 8**

Sont abrogés :

1° L'arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ;

2° L'arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ;

3° L'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise).

### **Article 9**

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2030.

### **Article 10**

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la prévention des risques 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 le

La ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité et  
des Négociations internationales sur le Climat et la Nature,

M. BARBUT

Le ministre des Transports,

P. TABAROT

Le ministre délégué auprès de la ministre de la  
Transition écologiquement, de la Biodiversité et des  
Négociations internationales sur le Climat et la Nature,  
chargé de la transition écologique,

M. LEFÈVRE