

Projet de version consolidée de l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise)

Le texte de la version consolidée vise à faciliter la compréhension des dispositions résultant de la combinaison de l'arrêté de 2002 et du projet d'arrêté modificatif soumis à l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé.

Les dispositions du projet d'arrêté modificatif seraient en vigueur à titre temporaire, à compter de sa date d'entrée en vigueur, pour une durée de trois années.

Les modifications apportées à l'arrêté de 2002 dans sa version en vigueur à ce jour apparaissent sous forme de marques de révisions (~~caractères barrés~~, caractères en bleus) ; les évolutions par rapport aux dispositions de l'article I de l'arrêté du 26 décembre 2019 sont surlignées en jaune.

Article 1

Conformément aux dispositions des articles L. 227-4 et R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plateforme, sous réserve des dispositions prévues à l'article 2 du présent arrêté :

I. - A compter du 1er juillet 2002, aucun aéronef ne peut atterrir ou décoller entre 0 heure et 5 heures, heures locales de départ ou d'arrivée sur l'aire de stationnement.

II. - A compter du 1er avril 2003, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut atterrir ou décoller entre 22 heures et 0 heure, d'une part, et entre 5 heures et 7 heures, d'autre part, heures locales de départ de son point de stationnement ou de toucher des roues pour l'arrivée.

Au sens du présent arrêté, on désigne par : « 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.

III. - Par dérogation au I, les aéronefs répondant à l'ensemble des critères ci-après peuvent être autorisés à atterrir entre 0 heure et 1 heure, heures locales de toucher des roues :

- aéronefs équipés de turboréacteurs ;
- aéronefs effectuant des vols réguliers de transport de passagers ;
- aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes mentionnées 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 ayant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 4 et au chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention précitée ;

- aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 21 heures et 23 heures et dont le décollage est prévu le lendemain après 5 heures ;

- aéronefs subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

IV. - Les dérogations prévues au III sont accordées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile si des raisons environnementales ou d'ordre public le justifient. Ces raisons sont appréciées en fonction :

- de l'heure prévue de toucher des roues sur l'aérodrome de déroutement en cas de refus de dérogation,

- de l'allongement des temps de vol cumulés en cas de refus de dérogation,

- des conditions de mise en place de l'aéronef sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé le lendemain en cas de déroutement consécutif à un refus de dérogation,

- des conditions de traitement des passagers en cas de déroutement.

V. - Le nombre de vols bénéficiant d'une dérogation prévue au III ne peut pas excéder 25 par année calendaire.

Article 2

I. - Les dispositions prévues aux I et II de l'article 1er du présent arrêté 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 au deuxième alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux I et II de l'article 1er l'article 1er du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

Article 3

Un bilan des mouvements effectués au titre du III de l'article 1er et au titre de l'article 2 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 Beauvais-Tillé et rendu public au moins une fois par an.

Article 4

Le directeur général de l'aviation civile et le préfet de l'Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.