

En poursuivant votre navigation sans modifier vos paramètres de cookies, vous acceptez l'utilisation des cookies. Pour gérer et modifier ces paramètres, cliquez ici



ARRETE

Arrêté du 26 février 2009 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

NOR: DEVA0903992A

ELI: <http://legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2009/2/26/DEVA0903992A/jo/texte>

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi,
Vu la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946 par la République française, et notamment son annexe 16 ;
Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 224-2 et R. 224-2-2 ;
Vu l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique,
Arrêtent :

Article 1

L'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé est modifié comme suit :

1° Au premier alinéa de l'article 1er et à l'article 10, les mots : « prévue à l'article 18 du décret susvisé du 24 septembre 1953 » sont remplacés par les mots : « instituée en application des articles R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile ».

2° L'article 2 est remplacé par un article ainsi rédigé :

« La redevance d'atterrissage est calculée d'après la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondie à la tonne supérieure.

Toutefois, elle est fixée à un taux uniforme pour tous les aéronefs de tourisme de moins de deux tonnes.

Il appartient à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'un aéronef de fournir à l'exploitant de l'aérodrome à sa demande les documents justifiant de la masse maximale certifiée au décollage. A défaut de fourniture de ces documents, la masse maximale certifiée au décollage retenue est la plus élevée de celles des aéronefs du même type connus sur l'aérodrome concerné. »

3° L'article 3 est remplacé par un article rédigé comme suit :

« Art. 3.-I.-Les dispositions prévues au II du présent article s'appliquent lorsque la redevance d'atterrissage fait l'objet, dans le cadre du deuxième alinéa de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, d'une modulation en fonction de la période de la journée et de la performance des aéronefs en matière acoustique.

II.-Sauf en ce qui concerne les aéronefs militaires français, les taux de la redevance d'atterrissage sont affectés d'un coefficient de modulation en fonction du bruit caractéristique de l'aéronef et de l'heure d'atterrissage. Les aéronefs sont classés en six groupes acoustiques. La méthode de classement est définie dans l'annexe au présent arrêté.

Il appartient à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'un aéronef de fournir à l'exploitant de l'aérodrome à sa demande les documents justificatifs nécessaires à son classement. A défaut de fourniture de ces documents, l'aéronef est classé dans le groupe 1.

Pour les besoins du présent article, la journée est découpée en trois plages horaires, mesurées en heure locale, de 6 heures à 18 heures, de 18 heures à 22 heures et de 22 heures à 6 heures.

La personne chargée de la fixation des tarifs des redevances détermine, pour chacun des groupes acoustiques et chacune des plages horaires, le coefficient de modulation propre aux aéronefs de ce groupe, pour les atterrissages ayant lieu à l'intérieur de ces plages horaires. L'heure d'atterrissage prise en compte est celle du toucher des roues. Le coefficient de modulation propre aux aéronefs d'un groupe donné est au moins égal à celui propre aux aéronefs du groupe qui le suit, pour les atterrissages ayant lieu à l'intérieur d'une même plage horaire.

Pour les aéronefs d'un groupe donné, le coefficient de modulation appliqué pour les atterrissages ayant lieu entre 6 heures et 18 heures est au plus égal à celui appliqué pour les atterrissages ayant lieu entre 18 heures et 22 heures, lui-même étant au plus égal à celui appliqué pour les atterrissages ayant lieu entre 22 heures et 6 heures.

Sur les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 20 tonnes, les coefficients de modulation sont déterminés dans le respect des principes suivants :

— le coefficient de modulation appliqué aux aéronefs du groupe 3 est supérieur d'au moins 30 % à celui appliqué aux aéronefs du groupe 5a pour les atterrissages ayant lieu à l'intérieur d'une même plage horaire ;

— le coefficient de modulation appliqué aux aéronefs d'un groupe donné pour les atterrissages ayant lieu entre 22 heures et 6 heures est supérieur d'au moins 50 % à celui appliqué à ces mêmes aéronefs entre 6 heures et 18

heures. »

4° L'article 12 est abrogé.

5° La dernière phrase de l'article 16 est supprimée.

6° L'article 17 est abrogé.

Article 2

Il est ajouté l'annexe suivante à l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé :

► Annexe

" A N N E X E

La répartition des aéronefs dans les groupes acoustiques est déterminée par référence à la marge corrigée d'un aéronef et aux chapitres de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

On entend par " marge corrigée " d'un aéronef la marge cumulée des niveaux de bruit certifiés de l'aéronef considéré, diminué de 5 EPNdB pour les quadrimoteurs, de 3 EPNdB pour les trimoteurs, par rapport aux limites admissibles définies dans le chapitre 3 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 dont cet aéronef relève.

Sont classés en :

Groupe 1 :

— les aéronefs qui ne sont pas mentionnés dans les groupes acoustiques 2, 3, 4, 5a et 5b définis ci-après ;

Groupe 2 :

— les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est inférieure à 5 EPNdB ;

Groupe 3 :

— les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB ;

Groupe 4 :

— les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est supérieure ou égale à 8 EPNdB et inférieure à 13 EPNdB ;

Groupe 5a :

— les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est supérieure ou égale à 13 EPNdB ;

Groupe 5b :

— les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 6, 8, 10 ou 11 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée. "

Article 3

L'arrêté du 29 décembre 1995 se substituant aux dispositions de l'arrêté du 28 décembre 1983 relatif à la répartition des aéronefs en cinq groupes acoustiques et à la fixation des coefficients de modulation de la redevance d'atterrissage est abrogé.

Il demeure applicable pour chaque aéroport jusqu'à l'entrée en vigueur des décisions fixant les coefficients de modulation en application du II de l'article 3 de l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé dans sa rédaction issue du présent arrêté, ou, au plus tard, jusqu'au 31 mars 2010.

Article 4

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes 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 26 février 2009.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
P. Schwach*

*La ministre de l'économie,
de l'industrie et de l'emploi,
Pour la ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur général
de la concurrence, de la consommation
et de la répression des fraudes :
Le chef de service,
F. Amand*