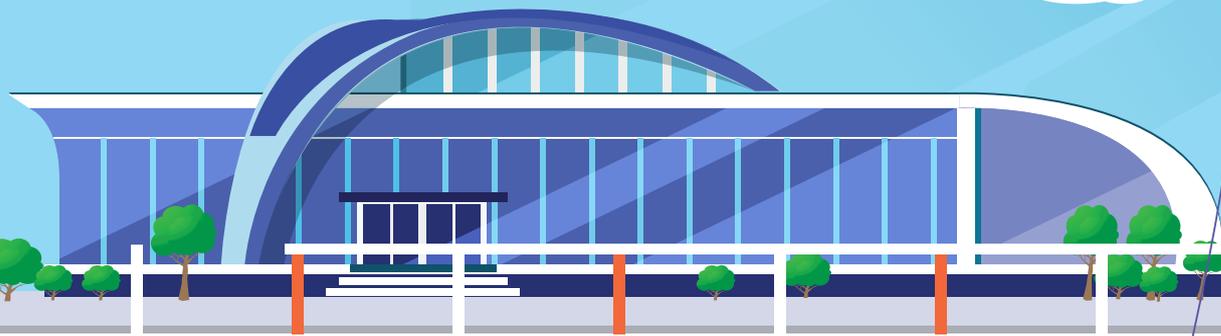


OCTOBRE 2017

CADRE JURIDIQUE APPLICABLE À L'AÉRODROME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

ATTENTION

Ce guide est un récapitulatif synthétique de l'ensemble des mesures environnementales en vigueur sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle en matière de lutte contre les nuisances sonores.

Pour une information exhaustive, se reporter aux dispositions réglementaires et à l'AIP de l'aérodrome www.sia.aviation-civile.gouv.fr.

L'autorisation de départ accordée par le contrôle aérien prend uniquement en compte la sécurité des vols et ne préjuge pas de la conformité à la réglementation environnementale en vigueur. Le respect de cette réglementation relève de la seule responsabilité des exploitants d'aéronefs et des commandants de bord.

POUR MÉMOIRE

Les restrictions d'exploitation prises pour lutter contre le bruit des aéronefs s'inscrivent dans le cadre du principe d'approche équilibrée développé par l'OACI, fondé sur les quatre piliers d'action suivants :

1. Réduction du bruit à la source
2. Planification et gestion de l'utilisation des terrains
3. Procédures d'exploitation à moindre bruit
4. Restrictions d'exploitation de la plateforme

SOMMAIRE

4	RESTRICTIONS APPLICABLES SUR L'ENSEMBLE DE LA JOURNÉE	
4	Performances acoustiques des aéronefs	
4	Volumes de Protection Environnementale (VPE)	
13	Restrictions opérationnelles	
15	RESTRICTIONS NOCTURNES	
15	Interdiction des départs non-programmés et plafonnement du nombre de créneaux horaires	
16	Performances acoustiques des aéronefs	
17	Volumes de Protection Environnementale (VPE)	
17	Restrictions opérationnelles	
18	Références réglementaires	



RESTRICTIONS APPLICABLES SUR L'ENSEMBLE DE LA JOURNÉE

PERFORMANCES ACOUSTIQUES DES AÉRONEFS

(ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

Les aéronefs conformes aux normes énoncées au **chapitre 2** de la 2^e partie du volume 1 de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944 **sont interdits**.

Les aéronefs conformes aux normes énoncées au **chapitre 3** de la 2^e partie du volume 1 de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, **avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB, sont interdits**.

Exceptions possibles :

- missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ;
- vols gouvernementaux ;
- situations d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes.

VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)

(ARRÊTÉ DU 18 FÉVRIER 2003)

Un VPE est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

Les aéronefs ne peuvent y pénétrer ou en sortir que par les limites d'« entrée » ou de « sortie » définies pour chaque volume.

Ces volumes sont **obligatoires** pour les aéronefs équipés de turboréacteurs. Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

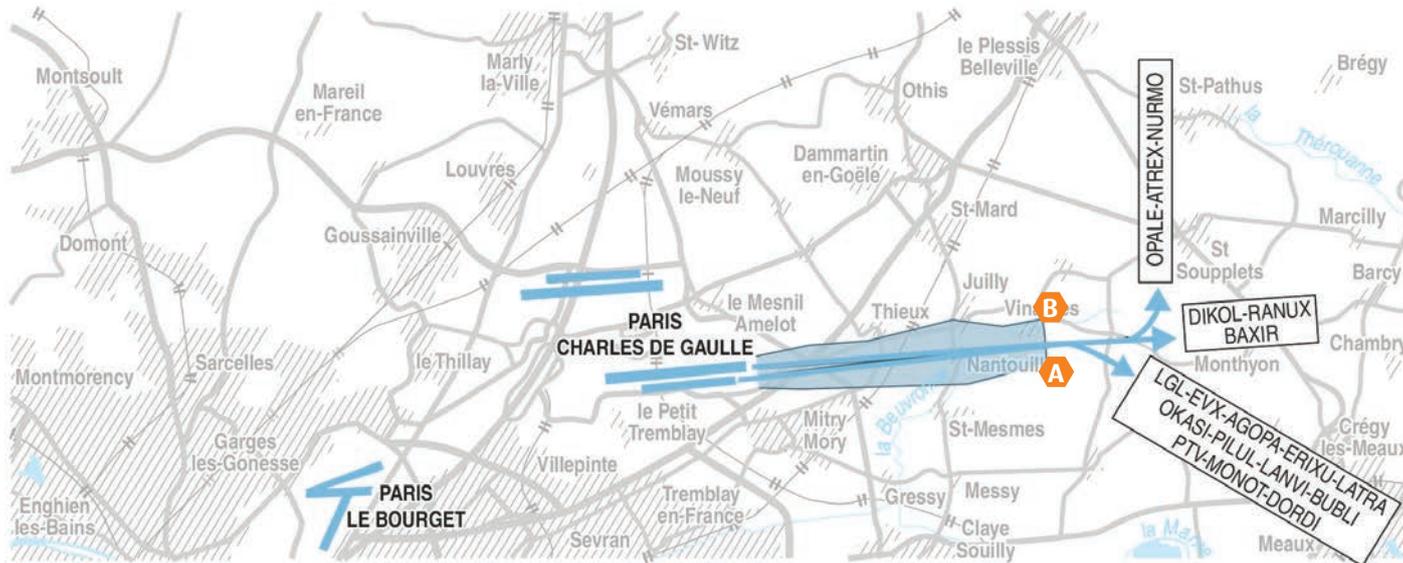
Pour obtenir les coordonnées exactes des VPE, se reporter à l'AIP de l'aérodrome de Paris-CDG.

Les VPE sont obligatoires pour les avions à hélices au départ de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle entre **23h16 et 05h59**.



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES DE DÉPARTS

PARIS CHARLES DE GAULLE
VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
DÉPARTS INITIAUX RWY 08

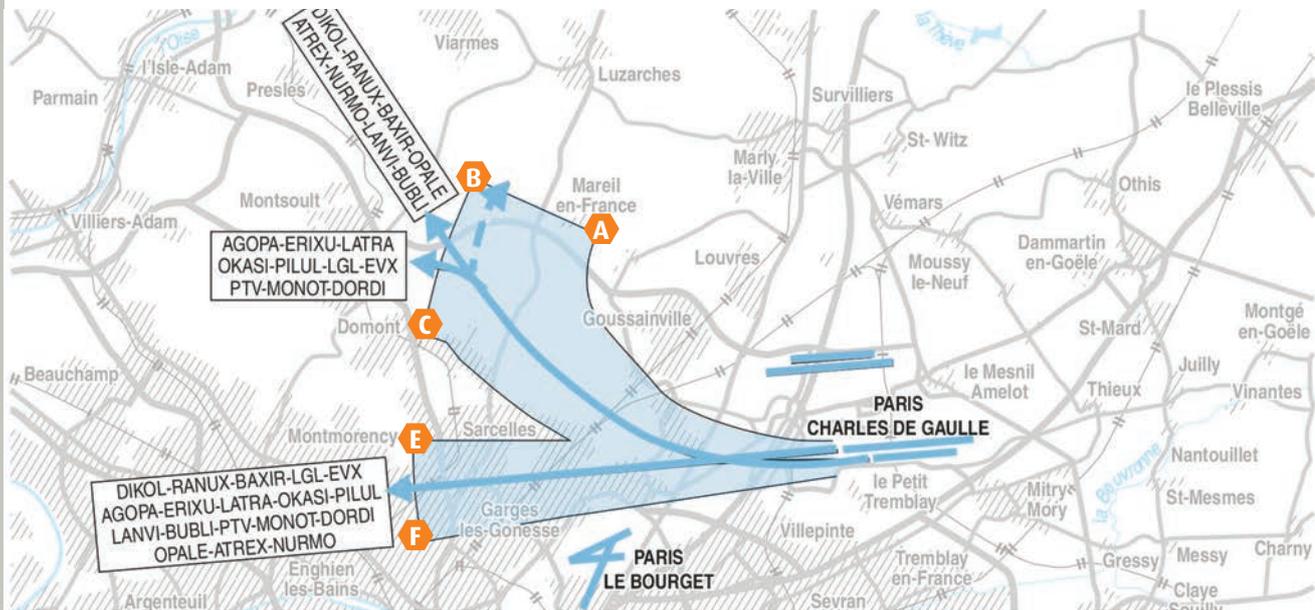


LIMITE DE SORTIE 08 limite latérale située entre les points A : 48°59'56.01"N, 002°44'26.05"E
B : 49°00'44.69"N, 002°44'20.11"E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES DE DÉPARTS

PARIS CHARLES DE GAULLE VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE DÉPARTS INITIAUX RWY 26



LIMITE DE SORTIE 26

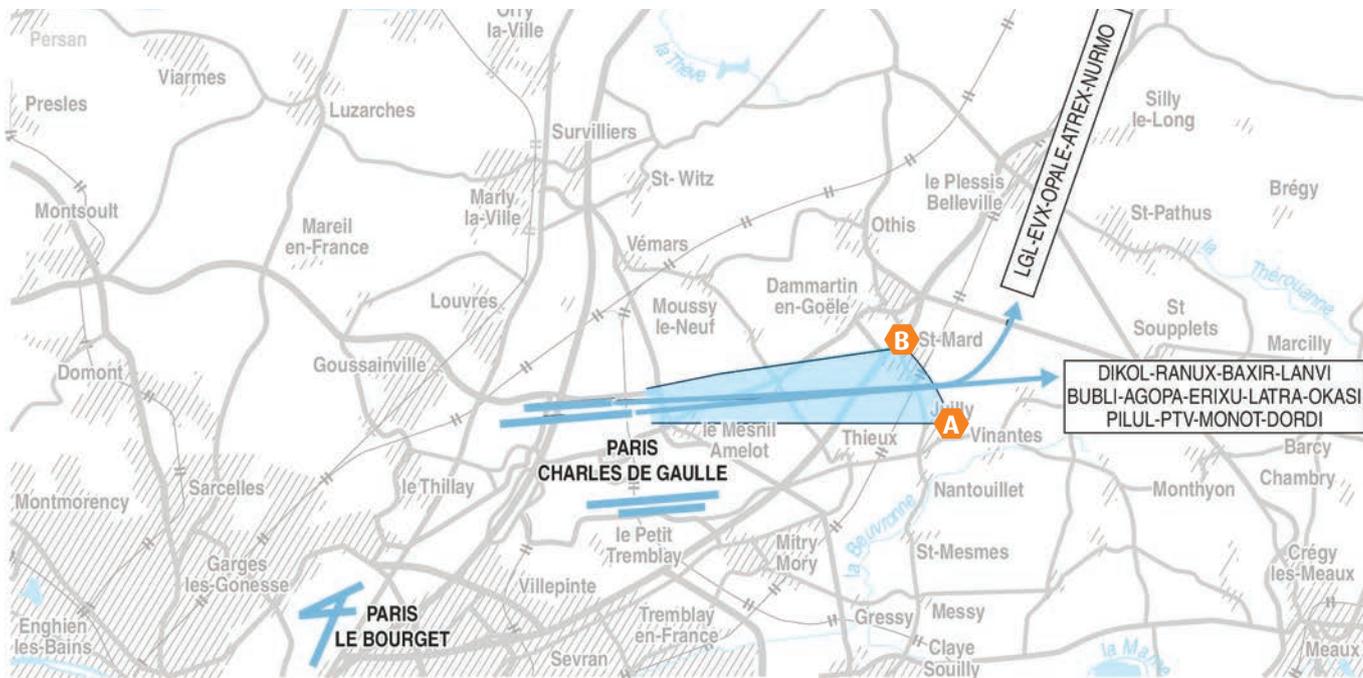
Limite latérale située entre les points A : 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
 B : 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
 C : 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E

Limite latérale située entre les points E : 49°00'01.37"N, 002°20'43.36"E
 F : 48°58'06.82"N, 002°20'58.03"E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES DE DÉPARTS

PARIS CHARLES DE GAULLE
VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
DÉPARTS INITIAUX RWY 09



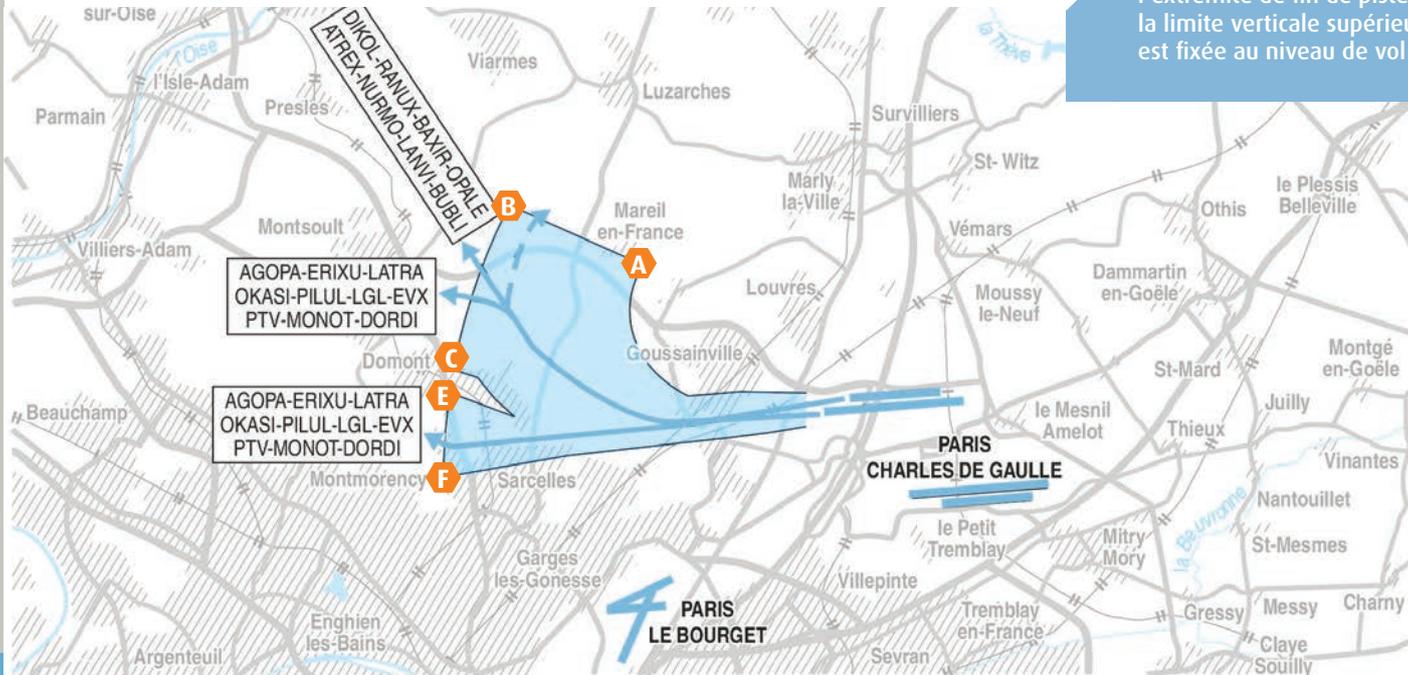
LIMITE DE SORTIE 09 limite latérale située entre les points A : 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
B : 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES DE DÉPARTS

PARIS CHARLES DE GAULLE
VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
DÉPARTS INITIAUX RWY 27

Pour chacun des VPE ci-dessus, la limite verticale inférieure est définie par une pente de 5,5% à partir de l'extrémité de fin de piste ; la limite verticale supérieure est fixée au niveau de vol 60.



LIMITE DE SORTIE 27

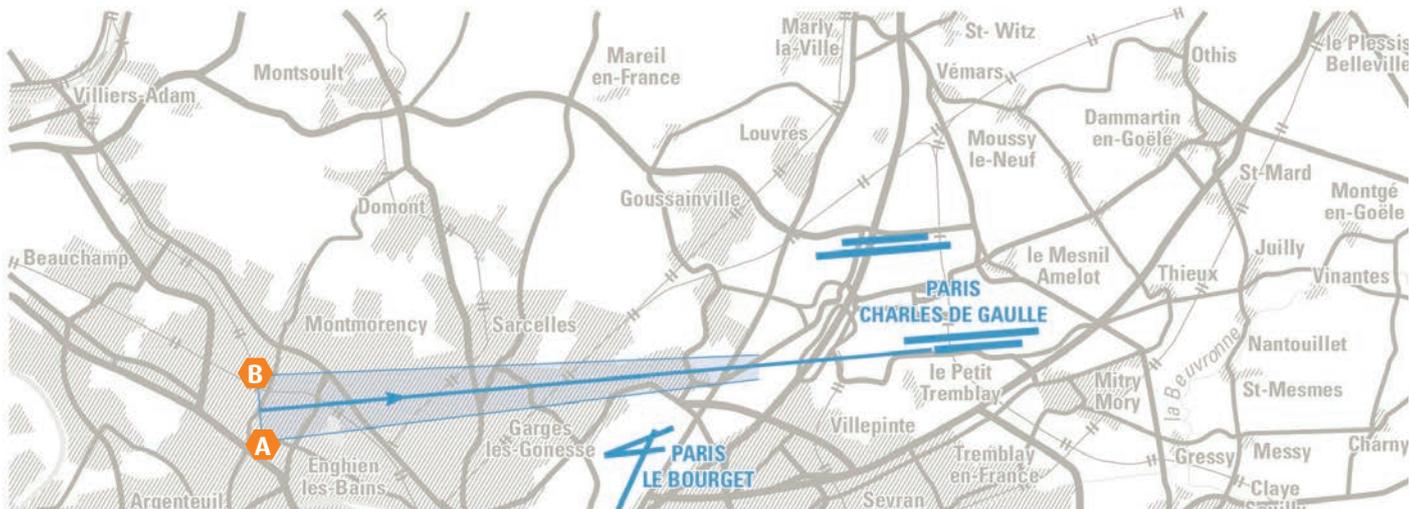
limite latérale située entre les points A : 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
 B : 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
 C : 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E

limite latérale située entre les points E : 49°01'37.16"N, 002°20'54.45"E
 F : 49°00'08.62"N, 002°20'43.45"E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES D'ARRIVÉE

PARIS CHARLES DE GAULLE
VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
ARRIVÉES ILS RWY 08R



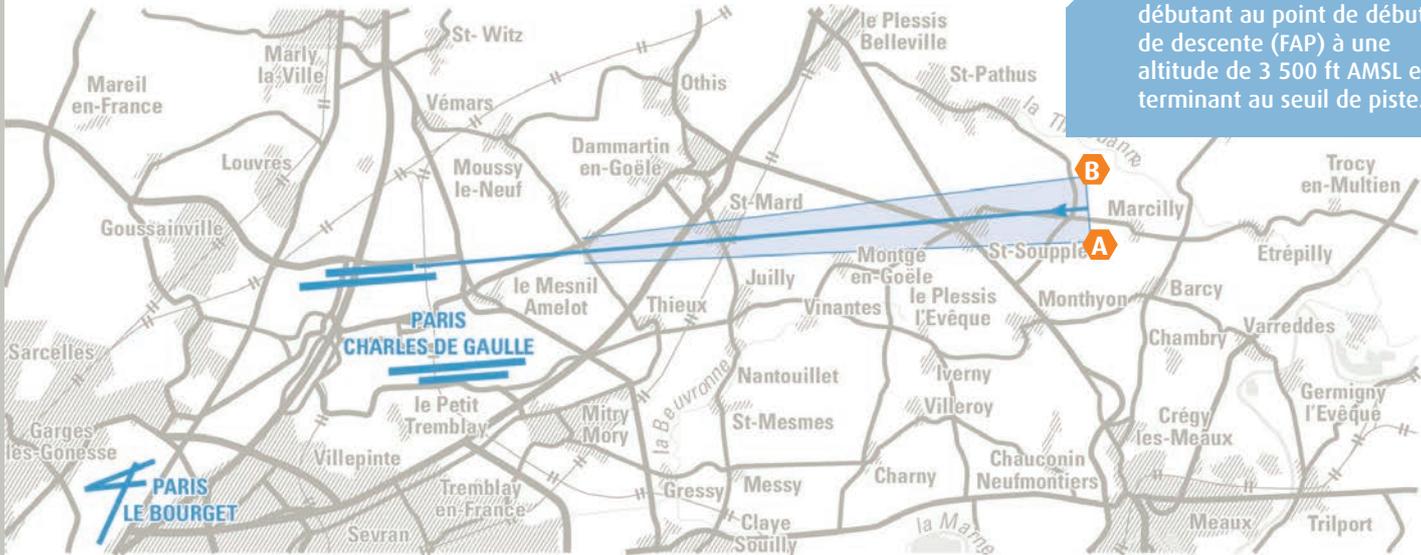
LIMITE D'ENTRÉE 08R limite latérale située entre les points A : 48°58'01.51" N, 002°16'10.03" E
B : 48°59'10.13" N, 002°16'01.15" E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES D'ARRIVÉE

PARIS CHARLES DE GAULLE VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE ARRIVÉES ILS RWY 27R

Pour chacun des VPE ci-dessus, la limite verticale inférieure est d'abord fixée à 3 500 ft AMSL, puis elle est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3 500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

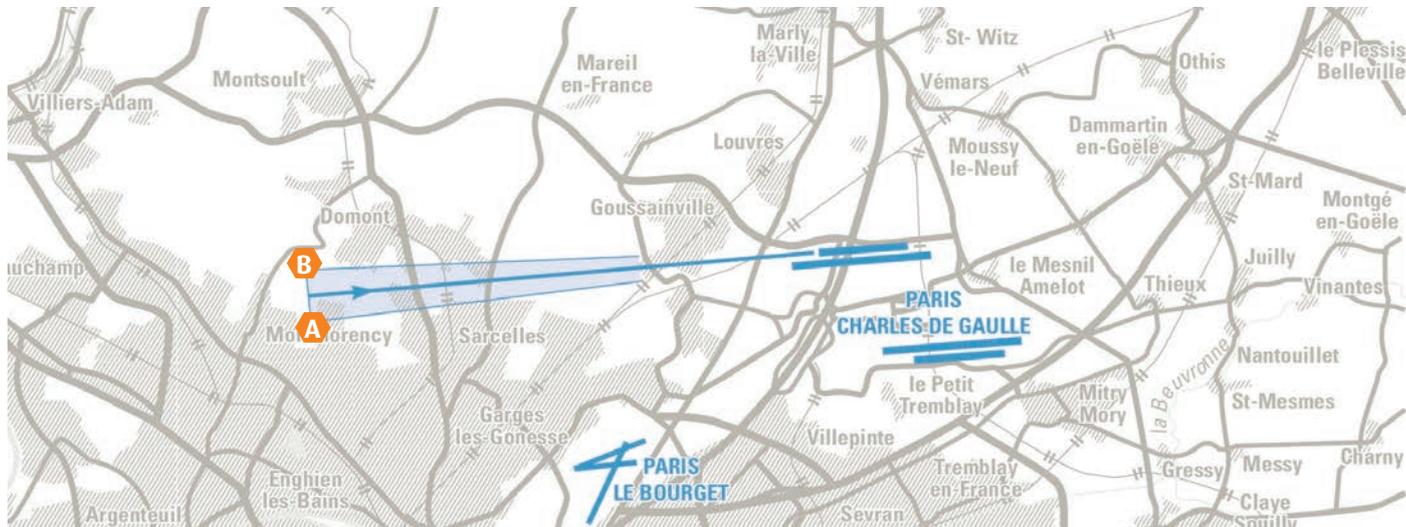


LIMITE D'ENTRÉE 27R limite latérale située entre les points A : 49°01'55.31" N, 002°50'08.93" E
B : 49°02'59.91" N, 002°50'01.27" E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES D'ARRIVÉE

PARIS CHARLES DE GAULLE
VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
ARRIVÉES ILS RWY 09L



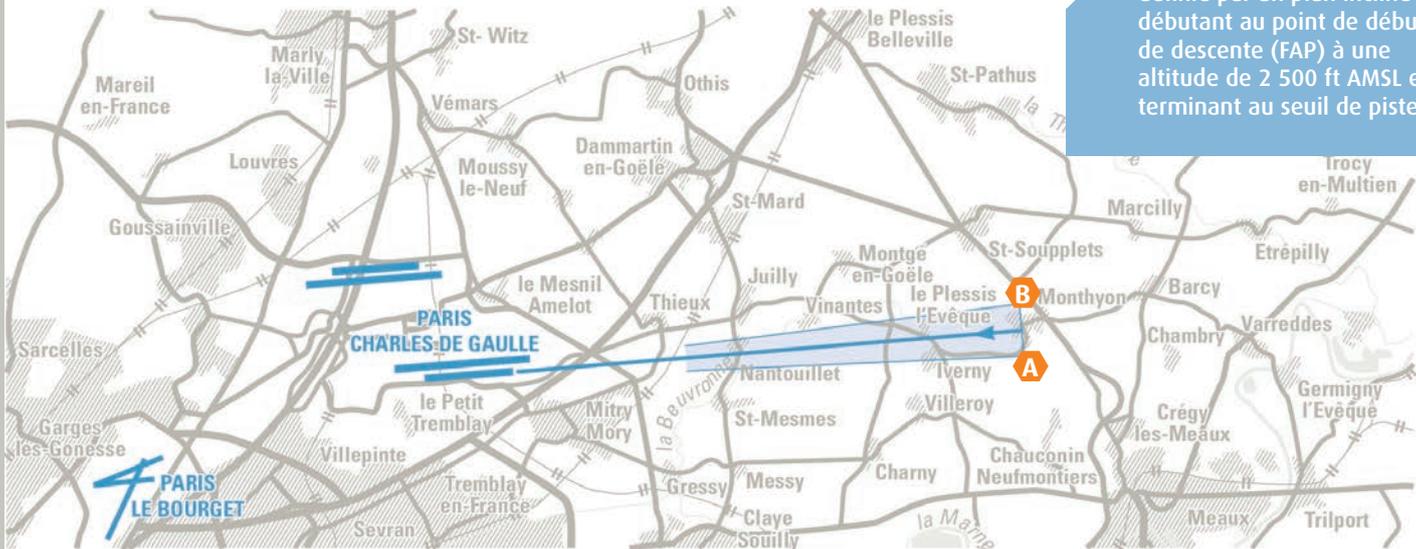
LIMITE D'ENTRÉE 09L limite latérale située entre les points A : 49°00'19.01" N, 002°18'23.95" E
B : 49°01'12.51" N, 002°18'17.06" E



VPE ASSOCIÉS AUX PROCÉDURES D'ARRIVÉE

PARIS CHARLES DE GAULLE VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE ARRIVÉES ILS RWY 26L

Pour chacun des VPE ci-dessus, la limite verticale inférieure est d'abord fixée à 2 500 ft AMSL, puis elle est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2 500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.



LIMITE D'ENTRÉE 26L limite latérale située entre les points A : 48°59'54.50" N, 002°48'24.58" E
B : 49°00'45.36" N, 002°48'18.53" E



RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES DE DÉCOLLAGE (ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

De manière générale, le vol doit être conduit (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef) de manière à **atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft** au-dessus du niveau de l'aéroport.

Les pilotes d'avions munis de turboréacteurs doivent en outre utiliser les procédures de montée initiale suivantes :

- maintenir la vitesse V_2+10 (ou celle que permet l'assiette de l'avion) jusqu'à la hauteur de 3000 ft avec un braquage des volets correspondants à la configuration décollage ;
- maintenir la puissance de décollage jusqu'à la hauteur 1500 ft, puis la puissance maximale de montée jusqu'à la hauteur de 3000 ft ;
- à 3000 ft reprendre la puissance normale de montée, procéder à la rentrée des volets et adopter la configuration de montée de route.

En outre, les procédures de décollage face à l'Ouest et situées dans l'axe de pistes ne peuvent être utilisées que par des appareils appartenant au chapitre 3, qui doivent dans ce cas adopter **une pente minimale de montée de 6,5%**.

OBLIGATION DE SUIVI DE LA TRAJECTOIRE INITIALE DE DÉPART (ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

Sauf impératif de sécurité ou de contrôle, les pilotes des appareils munis de turboréacteurs sont tenus de suivre la partie initiale de la trajectoire standard de départ publiée dans les publications d'information aéronautique jusqu'à une certaine distance, selon la piste utilisée :

- décollages piste 08L/R : 4.6 NM de la balise VOR DME PGS ;
- décollages piste 09L/R : 8.2 NM de la balise VOR DME CGN ;
- décollages piste 26L/R : 11 NM de la balise VOR DME PGS (sauf raccordement SID 1Z) ;
- décollages piste 27L/R : 6.1 NM de la balise VOR DME CGN (sauf raccordement SID 1Z).



PROCÉDURES D'ATERRISSAGE (ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

Les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les services de contrôle jusqu'à l'intersection du plan de descente de l'ILS. Après interception, l'approche finale doit être effectuée de manière à ne pas évoluer en dessous de ce plan.

LIMITATION D'UTILISATION DE L'APU (ARRÊTÉ DU 27 JUILLET 2012)

Sauf en cas de défaillance ou d'incompatibilité technique, l'utilisation des moyens de substitution fixes (Prises 400 Hz ou 50 Hz et PCA), ou à défaut mobiles, mis à disposition est obligatoire.

Au départ :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobiles : utilisation de l'APU limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ pour le démarrage des moteurs ;
- sur un poste non équipé de moyens de substitution : utilisation de l'APU limitée à 60 minutes pour les appareils de MTOW < 140t et à 80 minutes pour les appareils de MTOW > 140t.

À l'arrivée :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobiles : utilisation de l'APU limitée à 5 minutes plus le temps de branchement après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement ;
- sur un poste non équipé de moyens de substitution : utilisation de l'APU limitée à 30 minutes ou au temps nécessaire au débarquement des passagers, aux opérations de déchargement des soutes, ainsi qu'aux opérations liées à la touchée.



ATTENTION : PLAGES HORAIRES D'APPLICATION VARIABLES SELON LA RESTRICTION CONSIDÉRÉE.

INTERDICTION DES DÉPARTS NON-PROGRAMMÉS ET PLAFONNEMENT DU NOMBRE DE CRÉNEAUX HORAIRES

(ARRÊTÉ DU 6 NOVEMBRE 2003 MODIFIÉ)

Le décollage d'un aéronef entre **00h00 et 04h59**, heures locales de départ du point de stationnement, est interdit s'il n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire (COHOR) de départ dans ladite plage horaire.

(ARRÊTÉ DU 6 NOVEMBRE 2003)

Entre **00h00 et 04h59** pour les départs et **00h30 et 05h29** pour les arrivées, les créneaux inutilisés ou abandonnés sont supprimés.

Pour les saisons aéronautiques hiver 2003-2004 et été 2004, 22 500 créneaux étaient distribués aux compagnies aériennes. Pour la saison hiver 2016-2017 et été 2017, ce nombre s'élève à 17 877.

Exceptions possibles :

- missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public ;
- vols gouvernementaux ;
- situations d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes.



PERFORMANCES ACOUSTIQUES DES AÉRONEFS

(ARRÊTÉ DU 6 NOVEMBRE 2003 MODIFIÉ)

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point d'approche est supérieur à 104,5 EPNdB ne peut atterrir entre **00h30 et 05h29**, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point de survol est supérieur à 99 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement en vue d'un décollage entre **00h00 et 04h59**, heures locales.

Exceptions possibles :

- missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- situations d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes ;
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public ;
- vols gouvernementaux.

(ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

Aucun aéronef conforme aux normes énoncées au **chapitre 3** de la 2^e partie du volume 1 de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB, ne peut :

- atterrir entre **22h00 et 06h00**, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre **22h00 et 06h00**, heures locales.

Exceptions possibles :

- missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- situations d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ;
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public ;
- vols gouvernementaux.



VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)

(ARRÊTÉ DU 18 FÉVRIER 2003)

Les VPE sont obligatoires pour les avions à hélices au départ de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle entre **23h16 et 05h59**.
Les détails des VPE sont indiqués p.4 du présent guide.

RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES

PROCÉDURES DE VOL

Face à l'ouest, entre **00h00 et 05h00**, heures locales de départ de l'aire de stationnement, les départs suivent des trajectoires particulières en vue de réduire les nuisances sonores :

- les départs des pistes 27L – 27R vers l'ouest et le sud sont orientés vers les SID 1Z (décrits dans l'information aéronautiques aux pages AD2 LFPG SID RNAV 7, 8 et CONV 2)
- les départs des pistes 26L – 26R suivent le RDL 266° de PGS (RM 266°). À distance de 6,3 NM de la balise PGS, à droite radial 329° de la balise BT (RM 329°) pour rejoindre les SID 1A (vers le nord et l'est) ou 1Z (vers le sud et l'ouest).

Cette procédure est annoncée par DE GAULLE PREVOL de la manière suivante : « départ initial de nuit pour rejoindre le SID... »
La procédure de « Descente douce » est généralisée sur la plateforme de CDG entre **00h30 et 05h00**, heures locales.

(ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

Face à l'est, l'utilisation de la procédure d'arrivée à Paris-Charles de Gaulle en provenance du Sud-Est, dénommée OKIPA, est interdite entre **22h20 et 07h00**, heures locales de passage au point MOSUD.

(ARRÊTÉ DU 20 SEPTEMBRE 2011 MODIFIÉ)

Les essais moteurs (opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage) sont interdits entre **22h00 et 06h00**, heures locales.

Exceptions possibles : des dérogations sont possibles, accordées par le ministre chargé de l'aviation civile, entre **22h00 et 23h00** et entre **05h00 et 06h00**, heures locales, pour des raisons tenant à la sécurité des vols.

RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

Arrêté du 18 février 2003 portant restrictions d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise).

Arrêté du 6 novembre 2003 modifié 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.

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

Arrêté du 6 novembre 2003 modifié 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.

Arrêté du 20 septembre 2011 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise).

Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris- Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget

INFORMATION AÉRONAUTIQUE DE L'AÉRODROME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE :

WWW.SIA.AVIATION-CIVILE.GOUV.FR

L'ensemble des mesures relatives aux procédures et restrictions d'exploitation antibruit sont écrites dans l'AIP (AD-2.LFPG-25). Les volumes de protection environnementale sont détaillés dans l'AIP pour les départs (AD2 LFPG VPE 01) et pour les arrivées (AD2 LFPG VPE 05).

Les procédures de nuit relatives aux départs face à l'ouest sont détaillées dans l'AIP (AD 2 LFPG SID RWY WEST CONV INI-INSTR 02).



Direction générale de l'Aviation civile
Direction du Transport aérien
50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél : +33 (0)1 58 09 44 81