

Arrêté du 15 novembre 1994 relatif à la répartition du trafic intracommunautaire au sein du système aéroportuaire parisien

NOR: EQUA9401890A

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,
Vu le règlement du conseil (C.E.E.) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ;

Vu le protocole I de l'accord sur l'E.E.E. et la décision n° 7/94 du comité mixte de l'E.E.E., entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1994 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 221-1 et R. 221-3 ;

Vu le décret n° 93-421 du 17 mars 1993 portant application de règlements communautaires relatifs au transport aérien et modifiant diverses parties du code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 6 décembre 1993, modifié par l'arrêté du 31 mai 1994, relatif à la répartition du trafic intracommunautaire au sein du système aéroportuaire parisien,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Le présent arrêté fixe la répartition des services aériens intracommunautaires entre les aéroports faisant partie du système aéroportuaire parisien au sens du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 susvisé, c'est-à-dire les aéroports d'Orly, Charles-de-Gaulle et du Bourget.

Art. 2. - Au sens du présent arrêté, on entend par :

Aéroport communautaire : sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté européenne est partie contractante, tout aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne et soumis aux dispositions du traité.

Service aérien : un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier.

Service aérien régulier : une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :

i) Il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés.

ii) Il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus :

1. Soit selon un horaire publié ;

2. Soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

Art. 3. - Sous réserve que l'exercice des droits de trafic correspondants ait été autorisé en application des dispositions du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 susvisé, les services aériens intracommunautaires sont exploités à l'aéroport Charles-de-Gaulle ou à l'aéroport d'Orly dans les conditions fixées aux articles 4 et 5 du présent arrêté.

Art. 4. - Chaque transporteur ne peut exploiter que quatre services aller et quatre services retour par jour entre l'aéroport d'Orly et un autre aéroport ou un système aéroportuaire communautaires.

Art. 5. - Les limitations de l'article 4 ne sont pas applicables lorsque le transporteur utilise sur la plate-forme d'Orly pour l'exploitation des services mentionnés audit article, entre sept heures et neuf heures trente locales, et entre dix-huit heures et vingt heures trente locales, exclusivement des aéronefs dont la capacité minimale est fixée, en fonction des trafics annuels de ces services, comme suit :

CAPACITÉ MINIMALE DE L'AÉRONEF (en nombre de sièges offerts à 5 % près)	TRAFFIC ANNUEL TOTAL (en nombre de passagers)
40	Moins de 100 001.
70	De 100 001 à 250 000.
100	De 250 001 à 1 000 000.
140	De 1 000 001 à 3 000 000.
200	Plus de 3 000 000.

Le trafic annuel total tel que fixé ci-dessus est défini comme le trafic cumulé du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'ensemble des services aériens entre un aéroport communautaire déterminé ou, le cas échéant, le système aéroportuaire auquel il appartient, et le système aéroportuaire parisien.

Ces dispositions feront l'objet, à l'issue d'un délai raisonnable d'application, d'un bilan au terme duquel il conviendra, le cas échéant, de prendre en compte, pour l'application des deuxième et troisième alinéas ci-dessus, les trafics annuels définis comme les trafics entre l'aéroport d'Orly, d'une part, et un aéroport communautaire ou le système aéroportuaire auquel il appartient, d'autre part.

Les trafics annuels pris en compte figurent dans une annexe au présent arrêté, révisable chaque année.

En cas d'augmentation ultérieure du trafic entraînant un franchissement des seuils ci-dessus déterminés, les transporteurs aériens doivent se conformer aux dispositions applicables en conséquence, dans un délai de six mois après la publication de l'annexe modifiée, à moins qu'ils ne respectent les dispositions de l'article 4.

En cas d'événements particuliers provoquant une baisse importante et soudaine de trafic sur une liaison ou un groupe de liaisons, le directeur général de l'aviation civile peut décider une modification à la baisse des seuils de capacité sur la liaison ou le groupe de liaisons concernées, sans attendre la confirmation de l'effet de ces événements sur le trafic annuel. Les transporteurs intéressés en sont alors avisés.

Art. 6. - Nonobstant les dispositions du présent arrêté, les services aériens non réguliers à destination ou en provenance des aéroports communautaires sur lesquels les sièges ne sont pas commercialisés séparément auprès du public, ni directement ni indirectement, et qui sont assurés au moyen d'aéronefs d'une capacité effective inférieure ou égale à vingt-cinq sièges sont exploités à l'aéroport du Bourget ; toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le directeur général de l'aviation civile pour les services assurant le transport de passagers en transit à l'aéroport d'Orly ou l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Les services visés à l'alinéa ci-dessus, mais qui sont assurés au moyen d'aéronefs d'une capacité effective supérieure à vingt-cinq sièges, ne peuvent être exploités à l'aéroport du Bourget ; toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le directeur général de l'aviation civile lorsque des circonstances particulières ou la nature des vols justifient leur exploitation à l'aéroport du Bourget.

Art. 7. - Tout transporteur aérien souhaitant exploiter un service aérien sur un des aéroports faisant partie du système aéroportuaire parisien fournit, lors du dépôt de son programme d'exploitation, les éléments permettant à l'autorité compétente de s'assurer du respect des dispositions du présent arrêté, et de vérifier, en particulier, que les conditions de commercialisation des services qui leur sont soumis n'affectent, ni directement ni indirectement, l'application des articles 4, 5 et 6.

Art. 8. - Le présent arrêté ainsi que son annexe entreront en vigueur à compter de leur publication au *Journal officiel* de la République française, à l'exception de l'article 3 qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

Art. 9. - L'arrêté du 6 décembre 1993 susvisé, modifié par l'arrêté du 31 mai 1994, relatif à la répartition du trafic intracommunautaire au sein du système aéroportuaire parisien est abrogé à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, à l'exception de ses articles 3 et 4. Ces articles seront abrogés à la date d'entrée en vigueur de l'article 3 du présent arrêté.

En outre, l'article 5 de l'arrêté du 6 décembre 1993 modifié susvisé est applicable jusqu'à la date d'entrée en vigueur de l'article 3 du présent arrêté, à l'exception de la mention du cinquième alinéa : « Dans les conditions définies en annexe au présent arrêté » et de l'annexe correspondante, qui sont abrogées à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 10. - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 novembre 1994.

Pour le ministre et par délévation :
Le directeur général de l'aviation civile,
M. SCHELLER

ANNEXE

Année 1993

Trafics annuels de passagers entre le système aéroportuaire parisien et les aéroports ou systèmes aéroportuaires communautaires :
Supérieurs à 3 000 000 passagers :

Londres.

Compris entre 1 000 001 et 3 000 000 passagers :

Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier.

Compris entre 250 001 et 1 000 000 passagers :

Rome, Pointe-à-Pitre, Milan, Madrid, Amsterdam, Fort-de-France, Toulon, Francfort, Lyon, Mulhouse/Bâle, Lisbonne, Athènes, Biarritz, Perpignan, Pau, Barcelone ;

Brest, Saint-Denis, Copenhague, Munich, Nîmes, Bruxelles, Nantes, Porto, Ajaccio, Vienne, Manchester, Düsseldorf, Venise, Grenoble, Dublin.

Compris entre 100 001 et 250 000 passagers :

Bastia, Birmingham, Berlin, Palma, Clermont-Ferrand, Lorient, Hambourg, Oslo, Tenerife, Stuttgart, Helsinki, Malaga, Avignon, Turin, Quimper, Cologne ;

Bologne, Naples, Figari.

Inférieurs ou égaux à 100 000 : autres trafics.