

Fait à Paris, le 2 décembre 2003.

JEAN-PIERRE RAFFARIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, des transports,  
du logement, du tourisme et de la mer,*

GILLES DE ROBIEN

*Le ministre de l'intérieur,  
de la sécurité intérieure  
et des libertés locales,*

NICOLAS SARKOZY

*La ministre de l'écologie  
et du développement durable,*

ROSELYNE BACHELOT-NARQUIN

*Le ministre de l'agriculture, de l'alimentation,  
de la pêche et des affaires rurales,*

HERVÉ GAYMARD

*Le ministre de la fonction publique,  
de la réforme de l'Etat*

*et de l'aménagement du territoire,*

JEAN-PAUL DELEVOYE

*Le ministre délégué aux libertés locales,*

PATRICK DEVEDJIAN

**Arrêté du 17 novembre 2003 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises**

NOR : EQU0301493A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 2003/27/CE de la commission du 3 avril 2003 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 323-1 à R. 323-5 et R. 323-25 ;

Vu l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises ;

Sur la proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – A l'article 3 de l'arrêté du 15 novembre 1954 susvisé, les mots : « telle que modifiée par la directive 2001/11/CE de la Commission du 14 février 2001 » sont remplacés par les mots : « telle que modifiée par la directive 2003/27/CE de la Commission du 3 avril 2003 ».

**Art. 2.** – Le directeur de la sécurité et de la circulation routières est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 novembre 2003.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières,*

R. HEITZ

**Arrêté du 17 novembre 2003 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes**

NOR : EQU0301494A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 96/96/CE modifiée du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 2003/27/CE de la Commission du 3 avril 2003 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 323-1 à R. 323-7, R. 323-23, R. 323-24 et R. 323-26 ;

Vu l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ;

Sur la proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'appendice 2 de l'annexe 1 de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé est modifié comme suit :

Au paragraphe « 9.1.1.1.1. Teneur en CO excessive : », les termes :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1997, la teneur en CO ne peut excéder 0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré, dans le cas des véhicules dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur. »

sont remplacés par les termes :

« Pour les véhicules dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la teneur en CO ne peut excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe ou à défaut les valeurs suivantes :

0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré pour les véhicules immatriculés jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2002 ;

0,3 % au ralenti et 0,2 % au ralenti accéléré pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation après le 1<sup>er</sup> juillet 2002. »

Au paragraphe « 9.1.2.1.1. Opacité des fumées d'échappement. », les termes :

« L'opacité des fumées en accélération libre, mesurée par leur coefficient d'absorption, en utilisant la décision d'acceptation du paragraphe 7.3 de la norme NFR 10-025-3 : 1996, ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe ou à défaut les valeurs suivantes :

0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation après le 1<sup>er</sup> juillet 2002. »

« L'opacité des fumées en accélération libre, mesurée par leur coefficient d'absorption, en utilisant la décision d'acceptation du paragraphe 7.3 de la norme NFR 10-025-3 : 1996, ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe ou à défaut les valeurs suivantes :

2,5 m-1 dans le cas des moteurs Diesel à aspiration naturelle ;

3,0 m-1 dans le cas des moteurs Diesel turbocompressés ;

1,5 m-1 pour tous les véhicules immatriculés ou mis en circulation à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980 sont dispensés de ce contrôle. »

**Art. 2.** – Le directeur de la sécurité et de la circulation routières est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 novembre 2003.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières,*

R. HEITZ

**Arrêté du 24 novembre 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et de formation des personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine musculo-tendineuse, ostéo-articulaire ou neurologique candidates à la délivrance ou au renouvellement d'un certificat médical de classe 1 associée à une licence de pilote professionnel avion**

NOR : EQUA0301641A

Le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer,

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 ladite convention ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles L. 410-2 et D. 424-2 ;

Vu le décret n° 2002-984 du 12 juillet 2002 relatif aux attributions déléguées au secrétaire d'Etat aux transports et à la mer ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 2 décembre 1988 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aviation, et notamment son article 9 ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 5 novembre 2002 relatif à l'aptitude physique et à la formation des personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine musculo-tendineuse, ostéo-articulaire ou neurologique pour l'exercice des fonctions de pilotage ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans sa séance du 7 octobre 2003,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le conseil médical de l'aéronautique civile peut, conformément aux articles D. 424-2 du code de l'aviation civile et 9 de l'arrêté du 2 décembre 1988 susvisé, délivrer à titre dérogatoire une décision d'aptitude médicale à un candidat présentant un handicap moteur sévère d'origine musculotendineuse, ostéo-articulaire ou neurologique qui a été déclaré inapte pour la délivrance d'un certificat médical de classe 1 par un centre d'expertise de médecine aéronautique.

Cette décision d'aptitude ne peut être prise que pour un candidat pour lequel il est établi que l'affection, la maladie ou la déficience n'est pas susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser l'avion de manière sûre ou de s'acquitter dans des conditions de sécurité satisfaisantes des fonctions qui lui sont assignées et qui a démontré à un instructeur habilité par le ministre chargé de l'aviation civile être capable, par ses propres moyens, de s'installer aux commandes de l'avion utilisé et de l'évacuer ; il doit également avoir démontré sa capacité à effectuer la visite prévol et à monter à bord de l'appareil, le cas échéant avec une aide extérieure appropriée.

Cette décision d'aptitude ne peut être prise pour un candidat ayant fait l'objet d'une décision d'inaptitude définitive.

Le conseil médical se prononce au regard de la sécurité aéronautique et de la préservation de l'état de santé du candidat après avis de l'instructeur habilité par le ministre chargé de l'aviation civile. Cet avis porte notamment sur la satisfaction des exigences fixées aux alinéas précédents ainsi que sur la capacité du candidat à utiliser le dispositif technique adapté à son handicap installé sur l'avion.

Le candidat doit avoir acquis une expérience de 250 heures de vol, dont 150 heures en tant que commandant de bord, sur un avion équipé d'un dispositif technique adapté à son handicap.

Le candidat déjà titulaire d'une licence de pilote professionnelle avion ou d'une licence de pilote de ligne doit suivre une formation et acquérir une expérience appropriée, dont une partie en tant que commandant de bord sur un avion équipé d'un dispositif technique adapté à son handicap. Cette formation et expérience sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile, sur proposition d'un organisme de formation habilité conformément aux dispositions de l'article 7.

Le conseil médical peut demander avant de se prononcer à ce qu'un test en vol complémentaire soit effectué par un instructeur habilité par le ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 2.** – La décision d'aptitude médicale mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> ne peut être associée qu'aux titres aéronautiques et qualifications suivantes :

- a) Licence de pilote professionnel avion (CPL/A) ;
- b) Qualifications de classe, à l'exception des qualifications de classe avions multimoteurs.

**Art. 3.** – Par dérogation au paragraphe FCL 1.150 « Privilèges et conditions » de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, la licence de pilote professionnel avion associée avec une décision d'aptitude visée à l'article 1<sup>er</sup> permet à son titulaire :

1. D'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé avion ;
2. De remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur tout avion monomoteur monopilote effectuant un vol autre qu'un vol de transport aérien public ;
3. De remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien public, de tout avion monomoteur monopilote, pour le transport de courrier et de fret.

**Art. 4.** – Les privilèges de la licence de pilote professionnel avion (CPL/A) ne peuvent être exercés que sur un modèle d'avion doté d'un type de dispositif technique adapté au handicap, identiques à ceux sur lesquels la formation a été effectuée et sur lesquels l'épreuve pratique d'aptitude s'est déroulée.

Ces privilèges peuvent, le cas échéant, être étendus à un autre modèle d'avion ou à un autre type de dispositif technique adapté au handicap à la condition qu'une formation aux différences soit effectuée avec un instructeur habilité. Lorsque cette formation a été effectuée de manière complète et satisfaisante, l'instructeur annote le carnet de vol. Il en avise immédiatement le conseil médical de l'aéronautique civile ainsi que le centre d'expertise de médecine aéronautique mentionné à l'article 1<sup>er</sup>.

**Art. 5.** – La licence de pilote professionnel avion (CPL/A) mentionnée aux articles 3 et 4 est, conformément à l'article 39 de la convention relative à l'aviation civile internationale susvisée, annotée comme n'étant pas conforme aux normes de l'annexe I à ladite convention.

**Art. 6.** – La décision initiale d'aptitude mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> est valide pour une durée ne pouvant excéder six mois.

La validité de la décision d'aptitude est conditionnée par le respect des conditions et restrictions imposées par le conseil médical de l'aéronautique civile.

La décision d'aptitude peut être renouvelée par le centre d'expertise de médecine aéronautique mentionné à l'article 1<sup>er</sup>, à la condition qu'aucune évolution de l'état de santé du navigant ne soit intervenue, pour une durée de six mois supplémentaires. A l'issue de ce délai, le conseil médical de l'aéronautique civile est de nouveau saisi du dossier. Les renouvellements suivants de la décision d'aptitude sont soumis au droit commun concernant la durée de validité des certificats médicaux de classe 1.

La décision d'aptitude doit comporter les conditions, restrictions et privilèges autorisés liés à l'exercice des titres susvisés au regard de la convention relative à l'aviation internationale.

**Art. 7.** – Les organismes de formation au vol dispensant la formation en vue de la délivrance des titres aéronautiques et qualifications prévus à l'article 2 au profit des titulaires d'une décision d'aptitude délivrée en application de l'article 1<sup>er</sup> doivent, en plus des conditions édictées par l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, recevoir une habilitation du ministre chargé de l'aviation civile. Cette habilitation porte sur l'organisation, les moyens humains et matériels, l'expérience pédagogique ainsi que sur la connaissance de l'activité de pilotage des personnes atteintes d'un handicap moteur.

Les instructeurs dispensant la formation en vue de la délivrance des titres aéronautiques et qualifications prévus à l'article 2 au profit des titulaires d'une décision d'aptitude délivrée en application de l'article 1<sup>er</sup> doivent, en plus des conditions édictées par l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, recevoir une habilitation du ministre chargé de l'aviation civile. Cette habilitation porte sur l'expérience pédagogique et technique ainsi que sur la connaissance de l'activité pilotage des personnes atteintes d'un handicap moteur.

Ces habilitations sont retirées dans les conditions édictées à l'article L. 410-5 du code de l'aviation civile.

A l'issue de la formation, l'organisme de formation transmet au ministre chargé de l'aviation civile un rapport détaillé portant sur le comportement au sol et en vol du candidat en vue de sa présentation à l'épreuve pratique.

**Art. 8.** – Les épreuves d'aptitude sont conduites selon les dispositions de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé. Néanmoins, le candidat peut se faire assister par une aide extérieure pour effectuer la visite prévol.

**Art. 9.** – Le compte rendu de l'épreuve d'aptitude et le rapport prévu à l'article 7 sont adressés au service des licences compétent, qui en transmet une copie au conseil médical.

**Art. 10.** – Les organismes assurant la formation aux activités particulières conformément au paragraphe 3.4 de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé doivent prendre en compte la spécificité de l'activité de pilotage des personnes atteintes d'un handicap moteur lorsque la formation s'adresse aux dites personnes. Lorsque la formation a été effectuée de manière complète et satisfaisante, l'instructeur annote le carnet de vol.

Les instructeurs chargés de la formation en vol des personnels navigants aux activités particulières doivent, à cette fin, être habilités dans les mêmes conditions que celles édictées à l'article 7.

Les dispositions de l'article 10 sont applicables à la pratique de la voltige. De plus, cette activité est soumise à une décision d'aptitude médicale à la pratique de la voltige du conseil médical de l'aéronautique civile.

**Art. 11.** – 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 24 novembre 2003.

DOMINIQUE BUSSEREAU

**Arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 2003 modifiant l'arrêté du 13 janvier 2003 relatif aux modalités d'organisation, à la nature et aux programmes des épreuves du concours externe pour le recrutement des élèves ingénieurs des travaux publics de l'Etat (service de l'équipement)**

NOR : EQUIP0301711A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat ;