

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique  
Transports

**Arrêté du 06 AOUT 2021**

**portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin)**

NOR: TRAA2116056A

**Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,**

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 la convention ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ;

Vu le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim, conclue à Berne (Suisse) le 4 juillet 1949 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 120-1 et L. 571-13 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-3 et R. 227-8 à R. 227-15 ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu le rapport d'étude d'approche équilibrée sur les vols de nuit à l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 30 avril 2020 ;

Vu la consultation du public réalisée du 11 février au 11 mai 2021, en application du règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restriction d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union (art.6.2d) ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) en date du 3 février 2021 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 11 juin 2021,

Arrête :

### Article 1<sup>er</sup>

I. En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin), les restrictions prévues aux paragraphes III à XVI du présent article sont décidées pour cet aéroport, sous réserve des dispositions prévues à l'article 2.

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

- « annexe 16 » : annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « Protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;
- « aviation générale » : les activités aériennes autres que celles des services aériens réguliers et des transports non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- « chapitre 2 » et « chapitre 3 » : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels, qui sert à mesurer la marge cumulée ;
- « essais de moteurs » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;
- « heure(s) » : heure(s) locale(s) ;
- « marge cumulée » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie pour chacun des trois points mentionnés au « chapitre 3 » ;
- « vol commercial » : tout vol réalisé au titre d'un service aérien régulier ou d'un transport non régulier, effectué contre rémunération, en vertu ou non d'un contrat de location ;
- « vols d'entraînement » : les vols d'entraînement des aéronefs en régime de vol aux instruments (IFR) ainsi que des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5,7 tonnes en régime de vol à vue.

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

III. Aucun aéronef du « chapitre 2 » ne peut être exploité sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

IV. Aucun vol commercial ne peut

- atterrir entre 0 heure et 5 heures ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 0 heure et 6 heures.

V. a) Sous réserve des dispositions spécifiques prévues au b), aucun vol commercial ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23 heures et 0 heures.

b) Les dispositions du a) ne font pas obstacle au décollage, entre 23 heures et 0 heure, des aéronefs effectuant des vols commerciaux, programmés en dehors de la plage horaire prévue au a), qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

VI. Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au « chapitre 3 » avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 0 heure et entre 5 heures et 6 heures ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 0 heure ;

VII. Aucun vol d'aviation générale ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 6 heures ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 6 heures.

VIII. Les vols d'entraînement sont interdits les jours fériés français et suisses et en dehors des périodes suivantes :

- du lundi au vendredi, entre 8 heures et 20 heures ;
- le samedi, entre 8 heures et 12 heures.

IX. Entre 22 heures et 6 heures :

- aucun essai de moteurs ne peut être effectué du lundi au samedi et toute la journée le dimanche, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit ;
- les déplacements des aéronefs entre les hangars et les postes de stationnement sont obligatoirement effectués à l'aide de tracteurs ;
- le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs est interdit.

X. Aucun aéronef certifié conformément au « chapitre 3 » dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à 97 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage entre 0 heure et 9 heures ni entre 22 heures et 0 heure les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1<sup>er</sup> janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1<sup>er</sup> mai, 25 décembre et 26 décembre.

XI. Aucun aéronef certifié conformément au « chapitre 3 » dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche est supérieur à 97 EPNdB ne peut, atterrir entre 0 heure et 9 heures ni entre 22 heures et 0 heure les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1<sup>er</sup> janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1<sup>er</sup> mai, 25 décembre et 26 décembre.

XII. Tout aéronef au décollage en piste 15 est tenu, entre 22 heures et 7 heures, heures locales, de décoller depuis l'extrémité de la piste.

XIII. Tout aéronef évoluant selon les règles de vol aux instruments respecte les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

XIV. Tout exploitant d'aéronef effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie dans son manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes sont conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

XV. Tout exploitant effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie, dans son manuel d'exploitation, la classification et la marge cumulée de ses aéronefs.

XVI. Tout aéronef évoluant selon les règles de vol à vue respecte les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

XVII. Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux XIII et XVI que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

## **Article 2**

I. Les dispositions prévues à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. Des dérogations aux règles définies par l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

III. Le transporteur aérien fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile les éléments relatifs aux motifs du retard des vols opérés en application du V b) de l'article 1<sup>er</sup>.

## **Article 3**

Un bilan des mouvements effectués au titre du V b) de l'article 1<sup>er</sup> et des I et II de l'article 2 du présent arrêté est présenté chaque année, par les services de l'aviation civile, à la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

## **Article 4**

L'arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) est abrogé.

## **Article 5**

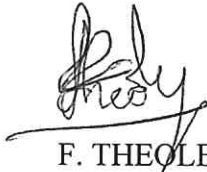
Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant celui de sa publication au Journal Officiel de la République française.

## Article 6

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 le **06 AOUT 2021**

Le ministre délégué auprès de la ministre  
de la transition écologique, chargé des transports  
Pour le ministre et par délégation  
L'ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts



F. THEOLEYRE