

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Arrêté du xx

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

NOR:

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, 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 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 la délibération du conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en date du 25 octobre 2019 ;

Vu la consultation publique réalisée du xxx au yyy en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ;

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

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du BBB.

Arrête :

Article 1^{er}

I. En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin), les restrictions prévues aux paragraphes III à XV du présent article sont décidées, 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 de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les 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 » : toute opération effectuée par un avion dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 susvisé ;

- « vols d'entraînement » les vols d'entraînement des aéronefs en régime de vol aux instruments (IFR) ainsi que des aéronefs d'un poids supérieur 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. Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au « chapitre 3 » avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 22 heures et 0 heure ;

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

- atterrir entre 5 heures et 6 heures.

VI. Aucun vol d'aviation générale ne peut :

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

VII. 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.

VIII. 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.

IX. 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 du 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^{er} janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1^{er} mai, 25 décembre et 26 décembre.

X. 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^{er} janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1^{er} mai, 25 décembre et 26 décembre.

XI. 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.

XII. 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.

XIII. 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.

XIV. 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.

XV. 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.

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

Article 2

I. Les dispositions prévues à l'article 1^{er} 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 1er du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 3

Un bilan des mouvements effectués au titre 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'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Article 4

L'arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) est abrogé.

Article 5

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

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre
de la transition écologique et solidaire,
chargé des transports,