

**Arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin)**  
**(modifié par l'arrêté du 26 avril 2013)**  
**Version consolidée**

NOR: EQUA0301023A

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 24 septembre 1968 concernant le texte trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, notamment son article 8-2 ;

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'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;

Vu la délibération du conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en date du 7 décembre 2001 ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) en date du 21 novembre 2002 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 28 mai 2003,

Arrête :

**Article 1**

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme, sous réserve des dispositions prévues à l'article 2 du présent arrêté :

I. - Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « aéronefs du chapitre 2 » les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 2 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui ne répond pas aux normes énoncées aux chapitres 3 et 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de ladite convention ;
- « aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 » les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB ;
- « 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 ;
- « 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 ;
- « 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.

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

III. - Les aéronefs ne peuvent :

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

IV. - Les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 et les aéronefs effectuant des vols de l'aviation générale ne peuvent :

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

V. - Les vols d'entraînement sont interdits sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse les jours fériés français et suisses et en dehors des périodes suivantes :

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

VI. - Sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, entre 22 heures et 6 heures, heures locales :

- 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 ;

VII. - Sous réserve des dispositions spécifiques prévues à l'article 2 du présent arrêté, tous les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores :

- a) lors des phases de décollage et de montée initiale en piste 15, la trajectoire de tout vol évoluant selon les règles de vol aux instruments doit passer à moins de 0,4 mile nautique (NM) de l'axe vertical ayant pour origine la balise radioélectrique BS dont la position figure dans les documents d'information aéronautique (Manuel d'information aéronautique France, partie Aérodrômes) ;
- b) lors des phases de décollage et de montée initiale en piste 33, la trajectoire de tout vol autorisé sur les procédures BASUD, LUMEL et HOC doit passer à moins de 0,4 NM de l'axe vertical ayant pour origine la balise radioélectrique BN dont la position figure dans les documents d'information aéronautique (Manuel d'information aéronautique France, partie Aérodrômes) ;
- c) lors des phases de décollage et de montée initiale en piste 33, la trajectoire de tout vol autorisé sur la procédure ELBEG doit passer à moins de 0,4 NM de l'axe vertical ayant pour origine le point situé sur l'axe de la piste 15/33 à une distance de 3.5 NM au nord de la balise radioélectrique BLM dont la position figure dans les documents d'information aéronautique (Manuel d'information aéronautique France, partie Aérodrômes).

VIII. - Sous réserve des dispositions spécifiques prévues à l'article 2 du présent arrêté, lors des phases d'atterrissage en piste 15, la trajectoire de tout vol autorisé en procédure d'approche à vue doit passer à moins de 0,4 NM de l'axe vertical ayant pour origine la balise radioélectrique BN dont la position figure dans les documents d'information aéronautique (Manuel d'information aéronautique France, partie Aérodrômes).

## **Article 2**

I. - Les dispositions prévues aux II, III et IV de l'article 1er 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 ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile ;
- 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 directeur et le commandant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

III. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies par l'article 1er du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de sûreté.

### **Article 3**

Un bilan périodique des mouvements effectués au titre de l'article 2 du présent arrêté est présenté, par les services de l'aviation civile, lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et rendu public au moins une fois par an.

### **Article 4**

Tous les exploitants d'aéronefs effectuant des vols commerciaux et utilisant l'aéroport de Bâle-Mulhouse doivent publier dans leur manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages des aéronefs.

Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PAN-OPS, volume I (Doc. 8168/OPS/611).

### **Article 5**

Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur à compter du 1er janvier 2004.

*Nota : La date du 1<sup>er</sup> janvier 2004 ne s'applique qu'aux dispositions de l'arrêté initial du 10 septembre 2003.*

### **Article 6**

Le directeur général de l'aviation civile et le préfet du Haut-Rhin sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 10 septembre 2003.

Dominique Bussereau