

Direction

Votre référence
Votre lettre du
No d'enregistrement 31-13/01 / 000
Responsable ua
No. de tél. 031 325 99 00
No. de fax 031 325 80 56
E-Mail raymond.cron@bazl.admin.ch
CH-3003 Berne, le 5 septembre 2005

Direction Générale de l'Aviation civile
M. Michel Wachenheim
Directeur général
50, rue Henry-Farman
F-75720 Paris Cedex 15

Projet ILS 34, EuroAirport Bâle-Mulhouse

Monsieur le Directeur général,

Nous avons reçu copie des prises de position des cantons de Bâle-Ville (BS), de Bâle-Campagne (BL), de Berne (BE), de Soleure (SO) et du Jura (JU) ainsi que de la Commission du bruit de la navigation aérienne des deux Bâles (Fluglärnkommision beider Basel, FLK) rendues dans le cadre de la procédure de consultation organisée par la préfecture du Haut-Rhin.

Notre service spécialisé en matière d'environnement (Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, OFEP), compétent pour les questions en relation avec la Convention d'Espoo, s'est également prononcé sur le projet ILS 34

Ces divers documents appellent les considérations suivantes de notre part:

- L'approche ILS 34, appelée à remplacer la procédure MVI qui ne correspond plus aux exigences actuelles, représente toujours un élément indispensable à la sécurité et à l'efficacité de l'exploitation d'un aéroport international de l'importance de l'EuroAirport. Nous y sommes par conséquent pleinement favorables.
- La procédure d'approche établie par nos experts et la structure de l'espace aérien associée à celle-ci répondent aux normes internationales. Les vols d'évaluation ont également mis en évidence leur configuration optimale, notamment en ce qui concerne l'impact sonore. Certaines adaptations mineures de la structure de l'espace aérien et des mesures destinées à réduire les répercussions de l'ILS 34 sur l'aviation générale devront éventuellement encore faire l'objet de discussions.
- Il y a lieu de souligner l'importance centrale que revêtent les modalités d'utilisation de l'ILS 34. Toutes les prises de position expriment la crainte que l'ILS 34 n'entraîne une augmentation des approches par le sud au-delà de ce qu'exigent les impératifs de sécurité.

- L'OFEP en outre remarquer qu'avec l'approche ILS, les avions survoleront dorénavant deux zones figurant à l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP; objets n° 1012 Belchen-Passwang et n° 1107 Plateau de Gempen). Conformément aux objectifs de protection fixés, il faut éviter d'exposer inutilement ces zones à toute nuisance sonore supplémentaire.

Pour mémoire, le projet d'accord entre la DSNA et notre office a été joint, par souci de transparence, au dossier de consultation. L'accord a pour but de garantir que l'approche ILS sera utilisée uniquement en remplacement de l'approche MVI et ne servira effectivement qu'à améliorer la sécurité aérienne lorsque, en raison des conditions météorologiques, les avions sont contraints d'atterrir par le sud.

Il y a lieu de remanier ce projet d'accord. Les milieux consultés jugent en effet que les valeurs de référence et les critères retenus sont trop vagues, insuffisamment restrictifs ou manquent de clarté.

Il serait de l'intérêt de la France et de la Suisse, afin de favoriser un climat de confiance, de formuler des modalités d'utilisation plus précises et plus aisément vérifiables, sans que cela ne porte bien entendu atteinte à la sécurité ou ne restreigne outre mesure la marge de manœuvre dont doivent jouir les services de la navigation aérienne dans leurs activités.

Nous allons prochainement nous mettre en rapport avec la DSNA afin de négocier des amendements au projet d'accord selon les orientations générales suivantes:

- Correction du dernier préambule portant sur le pourcentage d'atterrissages effectués par le passé en piste 34 selon la procédure MVI.
- Différenciation des valeurs de composante de vent arrière pour l'utilisation de la piste 34.
- Formulation plus précise des critères en vertu desquels la piste 34 doit être mise hors service et la piste 16 remise en service.
- Abaissement de 12% à 10% du pourcentage d'utilisation de l'ILS 34 au-delà duquel les autorités compétentes interviennent; de plus, les consultations au sujet des mesures correctives à apporter devraient être engagées une année déjà après avoir constaté le dépassement du pourcentage d'utilisation de l'ILS 34 fixé.
- Publication rapide et transparente du régime des vents et des modalités d'utilisation des pistes, création d'un organe de contrôle indépendant.

Il convient enfin de déterminer si l'accord doit être signé au niveau ministériel, ainsi que l'exigent, en invoquant des motifs politiques, certains organismes consultés.

Par ailleurs, nous demanderons au Conseil d'administration de l'EuroAirport que la réglementation des vols de nuit fasse l'objet d'une analyse critique compte tenu des approches par le sud.

Nous sommes persuadés que ces mesures sont de nature à mieux faire passer le projet d'ILS 34 auprès de la population et en particulier auprès des milieux politiques et qu'elles permettront de restaurer la confiance envers l'aéroport et les autorités pour le plus grand bénéfice de notre aéroport binational.

Nous vous réitérons nos remerciements pour l'esprit de coopération et la compréhension dont vous avez fait preuve à ce jour et vous prions de recevoir, Monsieur le Directeur général, nos salutations respectueuses.

Office fédéral de l'aviation civile

Raymond Cron
Directeur général