Aéroport de Bâle Mulhouse,
Projet ILS 34

Projet d'accord sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi des mesures correctives visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement.

Vu la Convention d'Espoo, et notamment son article 7 et l'appendice II,

Vu le dossier de motivation et d'évaluation d'impact sur l'environnement transmis à la Suisse par la France,

Considérant que le projet ILS 34 de mise en œuvre d'une approche de précision en piste 34 apporte une contribution significative à la sécurité des vols sur l'aéroport de Bâle Mulhouse,

Considérant que la France présente le maintien de l'utilisation préférentielle de la piste 16 à l'atterrissage comme l'une des mesures correctives visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement,

Considérant qu'au cours de ces dernières années, le pourcentage des avions évoluant selon les règles de vol IFR **ayant atterri en piste 34 varie en moyenne entre 4 et 12 %.**

Les deux parties conviennent des dispositions suivantes:

1 Modalités d'utilisation des pistes

Dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure ILS 34 à Bâle Mulhouse, la piste 16 continuera à être utilisée comme piste préférentielle à l'atterrissage comme par le passé, y compris avec des valeurs de composante de vent arrière compatibles avec le maintien de la sécurité des vols compte tenu des limitations opérationnelles usuelles des aéronefs, et ce conformément aux modalités suivantes :

- Pour des raisons de sécurité, la piste 16 ne peut plus être utilisée lorsque les valeurs de vent instantanée, rafales incluses, sont supérieures à la valeur de 10 kt , (cette valeur comprend les pointes de vent de courte durée ou vent en rafales ; cette situation correspond généralement à des vent du secteur nord de l'ordre de 5 kt ou plus en moyenne) ;

- Lorsque la piste est contaminée, la piste 16 ne peut plus être utilisée avec des composantes de vent arrière ;

- Le choix de la piste en service est fait par le contrôleur qui assure la fonction de chef de tour, en fonction essentiellement des données actuelles ou prévisionnelles de vent dont il dispose ;

- Pour des raisons de sécurité, les changements de pistes fréquents au cours d'une même journée, et les changements de piste en période de trafic dense doivent être évités ;

- Pour ces raisons, la mise en service de la piste 34 peut être anticipée, et le retour à la piste 16 en service retardé, en fonction du trafic attendu et des prévisions météorologiques.

2 Dispositif de suivi de l'utilisation préférentiel de la piste 16, valant mesure d'atténuation de l'impact environnemental du projet

La partie française et la partie suisse feront un suivi annuel du taux et des conditions d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage au cours de l'année écoulée, et rendront compte de cet examen aux instances consultatives compétentes en matière d'environnement pour l'aéroport de Bâle Mulhouse.

Au cas où l'utilisation de la procédure ILS 34 dépasserait 12% du nombre total des atterrissages en régime de vol IFR, les services de la navigation aérienne de Bâle Mulhouse en analyseraient les causes et communiqueraient à la partie suisse les résultats de cette analyse.

Au cas où ce dépassement perdurerait pendant deux années consécutives, la Direction des Services de la Navigation Aérienne et l'Office Fédéral de l'Aviation Civile engageront des consultations au sujet des mesures possibles à prendre pour retrouver, dans le respect des modalités d'utilisation des pistes décrites à l'article 1 du présent arrangement, un taux d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage par les avions évoluant selon les règles de vol IFR inférieur à 12%.

Le Directeur de l'Office fédéral de l'Aviation Civile	Le Directeur des services de la Navigation Aérienne