



direction
générale
de l'Aviation
civile

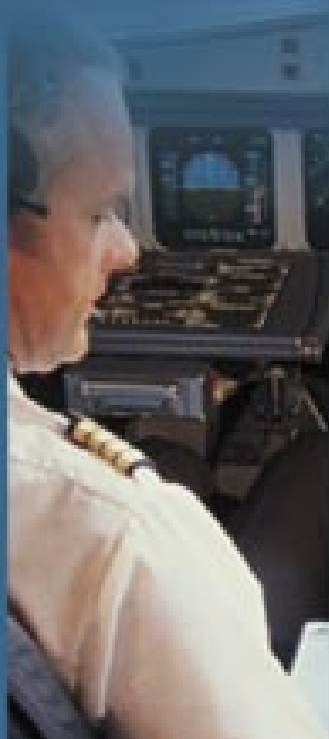
AÉRODROME DE BÂLE-MULHOUSE

PROJET ILS 34

Une nouvelle procédure d'atterrissage

- Pourquoi ?
- Comment ?
- Avec quels impacts ?

Engagée dans un processus d'amélioration constante de la sécurité aérienne, l'Aviation civile française (DGAC) – en concertation avec son homologue suisse (OFAC) – envisage le remplacement de la procédure d'approche de non précision en piste 34 (MVI34) par une procédure de précision (ILS34). Les enjeux et motivations, les caractéristiques et les impacts du projet sont décrits en détail dans le dossier de consultation dont ce document constitue **la synthèse.**

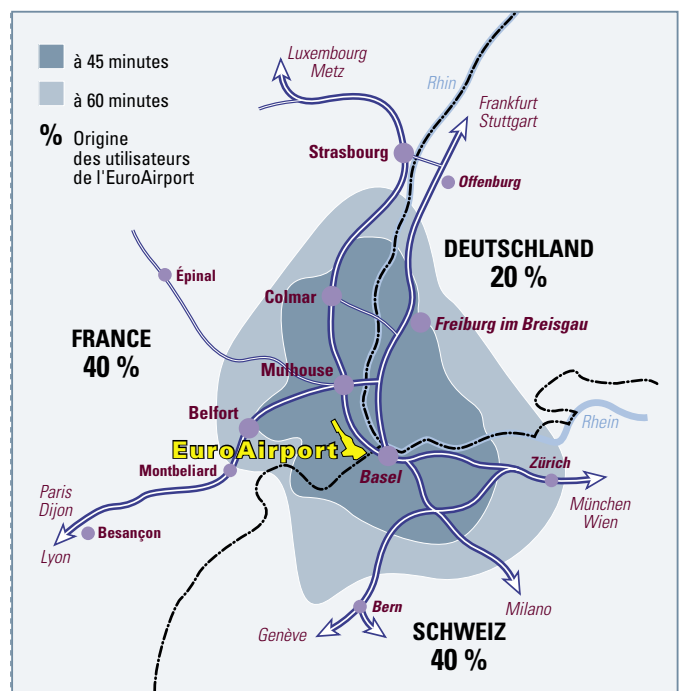


L'AÉRODROME DE BÂLE MULHOUSE, UN ÉQUIPEMENT PERFORMANT, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

L'aéroport de Bâle-Mulhouse bénéficie d'une situation privilégiée à la jonction des trois frontières entre la France, la Suisse et l'Allemagne. Nœud de trafic aérien au cœur de l'Europe, en prise directe avec les principaux centres économiques, touristiques et culturels, créateur de nombreux emplois, porteur d'une image de marque valorisante, il focalise les enjeux de développement de la dynamique « Regio TriRhena ». À ce titre, il tient une place majeure dans les politiques d'aménagement en France et en Suisse.



L'EuroAirport Basel – Mulhouse – Freiburg (nom commercial) est un Établissement public de droit international, régi par la Convention Franco-Suisse du 4 juillet 1949; c'est le seul aéroport parfaitement binational au monde. Situé entièrement sur le territoire français, la législation française y est applicable sauf dérogations apportées par la Convention.



■ UN ÉQUIPEMENT À FORT RAYONNEMENT

Aéroport interrégional disposant d'une vaste zone de chalandise, l'EuroAirport est le principal point d'appui du développement économique et touristique des trois grandes régions desservies.

- 4 millions de personnes vivent à moins de 60 mn de trajet routier;
- Il favorise l'essor d'un tissu économique interdépendant des activités aéroportuaires;
- Il constitue un pôle régional majeur d'emploi et d'activités avec 170 entreprises et 5500 salariés présents sur la plate-forme en 2003, et 18000 emplois induits.

→ Quelle est la situation de l'EuroAéroport aujourd'hui ?

Après des années de très forte croissance, l'EuroAéroport accueillait en 2000 près de 4 millions de passagers. La crise du transport aérien consécutive aux événements du 11 septembre (entraînant la faillite du Groupe Swissair) a conduit à une situation temporairement difficile. Grâce à ses efforts de marketing et de maîtrise des coûts, la plate-forme a néanmoins consolidé sa capacité concurrentielle :

Avec 2,5 millions de passagers et 38 destinations desservies par des vols réguliers, l'EuroAéroport est en 2003 le 6^e aéroport régional de France (4^e pour le fret) et le 3^e de Suisse.

→ Quelles sont ses perspectives d'évolution ?

Le potentiel offert par ses installations très performantes et par une économie régionale dynamique devraient permettre à l'EuroAéroport de recouvrer ses perspectives de développement.

À long terme, la plate-forme pourrait accueillir 6,5 millions de passagers.

Passagers (hors correspondances)*

6,5 millions à long terme

4,3 millions à moyen terme



* Source : étude de l'Institut des Transports Aériens menée pour le compte de l'OFAC et des aéroports suisse, actualisée en 2002.



Des signes de reprise se manifestent avec l'implantation et le développement de compagnies bas coût qui compensent déjà pour partie la réduction des vols opérés par la compagnie Swiss.

Une politique de développement qui concilie croissance et respect de l'environnement :

Un dialogue permanent – au sein notamment de la Commission tripartite de l'environnement créée en 2001 – est établi avec les riverains des trois régions. Afin de garantir la meilleure insertion de l'aéroport dans son environnement, les dispositions visant à assurer la maîtrise des nuisances sonores ont encore été récemment renforcées. Elles sont complétées par un panel d'actions innovantes en faveur de la préservation du milieu naturel.

Les principaux indicateurs environnement de l'année 2003

- diminution des mouvements de 19 % (87 996 mouvements),
- diminution des mouvements de nuit (22h-6h) de 13 %,
- diminution de 36 % des décollages vers le point de sortie Elbeg au Nord Est,
- diminution de la quantité totale de déchets produits de 21 %,
- diminution de la consommation d'eau de 21 %.



La centrale de cogénération



La station de mesure du bruit



ILS34 UN PROJET PRIORITAIREMENT DÉDIÉ À LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Dans un secteur en évolution constante, l'Aviation civile a l'obligation permanente d'adapter les moyens techniques de la circulation aérienne. Afin d'améliorer la sécurité des vols, la DGAC souhaite poursuivre le programme de rénovation des moyens de services de contrôle dont elle est responsable sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, en optimisant la procédure d'approche en vigueur en piste 34.

→ Comment est géré le système de pistes ?

Les services de contrôle de l'aéroport de Bâle-Mulhouse gèrent un système de pistes sécantes dont une seule (16/34) est de longueur suffisante pour accueillir tous les types d'aéronefs. Sur celle-ci, seule la configuration d'atterrissage face au Sud est équipée d'une installation radioélectrique d'aide à l'atterrissage (approche de précision ILS16). La configuration de pistes la plus fréquemment utilisée consiste à faire atterrir face au Sud, et décoller face au Sud ou à l'Ouest. Dans certains cas, le sens d'atterrissage est inversé. Les avions atterrissent et décollent alors face au Nord, en piste 34 ; l'atterrissage suit une approche de non-précision (manœuvre à vue imposée MVI34).



→ Comment se fait le choix de la piste en service ?

En règle générale, conformément aux recommandations internationales, les atterrissages et décollages se font face au vent. Pour des raisons environnementales, l'utilisation de la piste 16 est privilégiée à Bâle-Mulhouse. Cette piste est aussi utilisée par vent calme, et par vent du nord modéré de force compatible avec le maintien de la sécurité des vols, compte tenu des limitations opérationnelles des avions. Les paramètres qui entrent en ligne de compte pour le choix de la piste en service sont notamment :

- les valeurs de vent moyen et de vent en rafale au sol, constatées ou prévisionnelles ;
- les valeurs de vent en basses couches communiquées par les équipages ;
- la nécessité (pour des raisons de sécurité) d'éviter des changements de sens de la piste en service trop fréquents ou en période de trafic dense.

En possession de l'ensemble de ces données, le chef de tour prend la décision du maintien de la piste 16 ou de la mise en service de la piste 34.

→ Pourquoi modifier une procédure existante ?

D'utilisation minoritaire mais essentielle au fonctionnement de la plate-forme, la procédure de manœuvre à vue imposée en piste 34 présente des limites importantes en termes de sécurité et d'environnement :

- par vent du Nord et plafond de nuages trop bas pour permettre les atterrissages en piste 34, il peut arriver que les atterrissages s'effectuent face aux décollages, voire qu'ils ne soient plus possibles ;
- cette procédure requiert une vigilance accrue de l'équipage, entièrement responsable de sa trajectoire, et des services de contrôle qui exercent une simple surveillance radar mais n'ont pas d'action sur l'avion dans cette phase du vol ;
- avant d'atterrir, les avions sont en virage, à basse altitude au-dessus de zones habitées, ce qui renforce la gêne ressentie par les populations survolées.

Le dispositif actuel répond aux normes en vigueur, mais il est perfectible sur le plan de la sécurité.

→ Quelle amélioration envisagée ?

Le remplacement de la procédure de non-précision en piste 34 préoccupe depuis longtemps les responsables de la circulation aérienne de la plate-forme. C'est pourquoi, conformément aux recommandations internationales et à la situation des grands aéroports européens, l'Aviation civile française, dont c'est la responsabilité, a étudié pour cette piste la mise en œuvre d'une procédure de précision dite ILS 34.

→ Qu'est-ce qu'un ILS ?

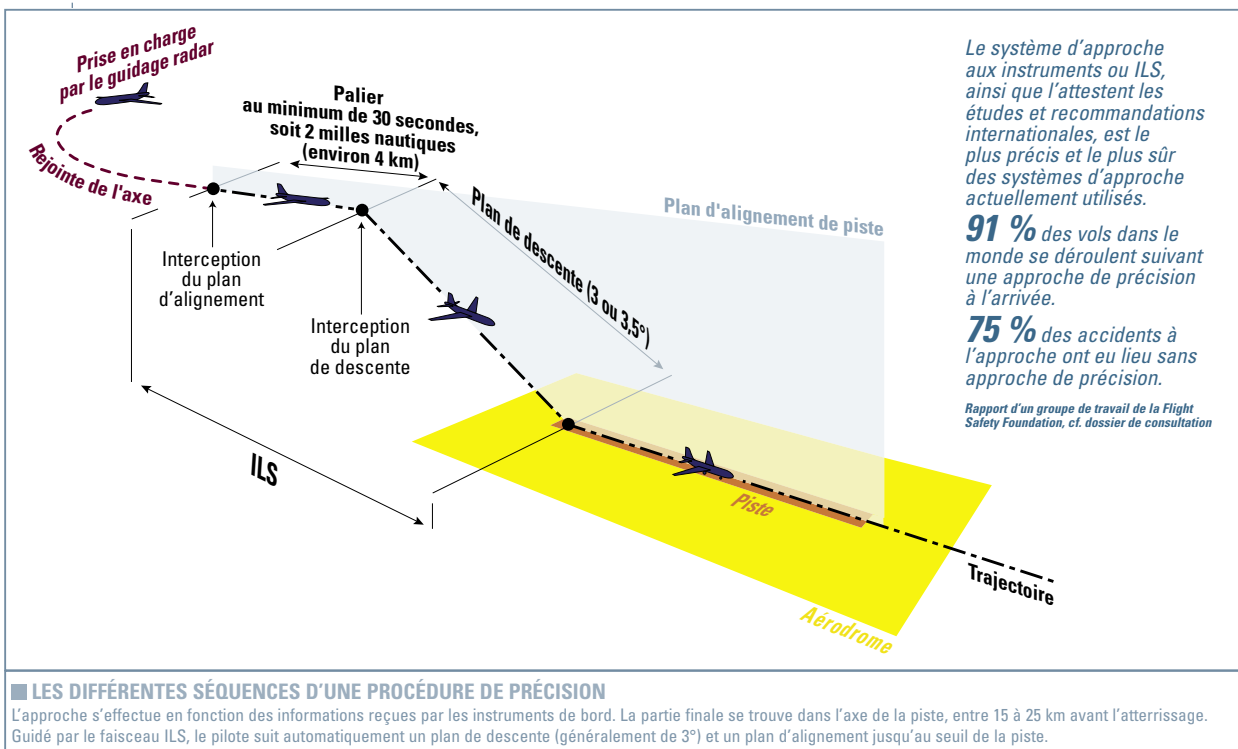
Rendue indispensable par l'essor de l'aviation commerciale dans les années 1950-1960, l'apparition des équipements d'aide à l'atterrissage I.L.S. (Instrument Landing System ou système d'atterrissage aux instruments) a constitué une étape majeure du développement de l'aviation et de la circulation aérienne : ces équipements permettent en effet un guidage très précis des avions jusqu'à la piste d'atterrissage y compris par très mauvaises conditions de visibilité.



Il existe 3 catégories d'ILS

La hauteur de décision, à laquelle le pilote doit voir la piste pour pouvoir continuer l'atterrissage, dépend de la catégorie, (Cat I, II, III) de l'ILS. Seul l'ILS Cat III permet une exploitation par tous temps. Sa pente de descente ne peut dépasser 3°, alors que la pente d'un ILS Cat I peut aller jusqu'à 3,5° sans restriction d'exploitation.

La valeur de la pente doit permettre aux avions de remettre à tout moment les gaz au cours de la phase finale; elle permet également de limiter le bruit aérodynamique dû à la vitesse.



Une procédure de précision améliore

la sécurité des vols, grâce à :

- une conduite du vol facilitée,
- un guidage précis des trajectoires qui réduit la dispersion et améliore la séparation avec le relief.



➔ Quelles sont les principales caractéristiques techniques du projet ILS34 ?

DES ÉQUIPEMENTS SITUÉS DANS L'EMPRISE AÉROPORTUAIRE

UN ILS DE CATÉGORIE I

En raison de la nature des besoins, et parce que le relief impose de fixer l'angle de descente à la valeur maximale de 3,5° (pente de 6,1 %), il a été fait le choix d'une procédure ILS de catégorie I.

UN SEUIL D'ATERRISSAGE DÉCALÉ DE 1 120 M VERS LE NORD

Cette caractéristique importante revient à "déplacer" d'autant la piste vers le Nord et permet d'augmenter les hauteurs de survol à l'atterrissage.

UNE ALTITUDE MINIMALE DE PALIER AVANT LA DESCENTE PARTICULIÈREMENT ÉLEVÉE : 5 700 PIEDS (1 737 M)

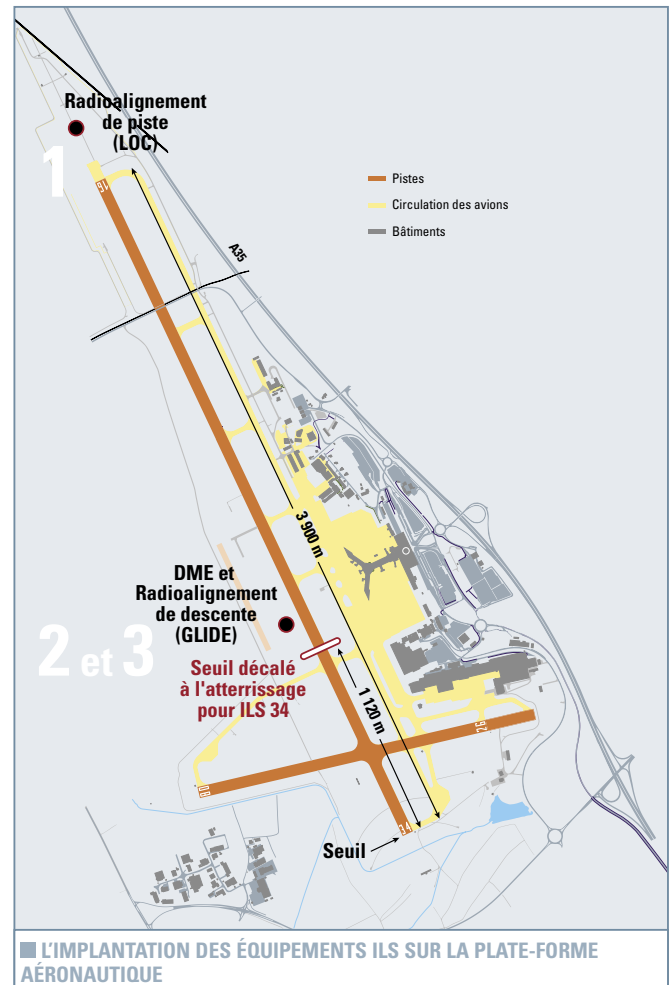
La hauteur élevée du palier avant la descente, fixée par la procédure d'arrivée standard sur l'ILS 34, répond notamment aux nécessités de franchissement du relief. À l'issue du palier, le point de début de descente est prévu à 22,6 km du début de la piste (soit 23,7 km du seuil décalé).

UNE UTILISATION MAJORITAIRE DU GUIDAGE RADAR

La rejoinde de l'axe sous guidage radar permet d'optimiser la gestion du trafic. Compte tenu des contraintes d'espace aérien, le guidage radar se fera par l'Ouest. Il pourra conduire à des altitudes du palier avant la descente encore plus élevées qu'en cas de rejoinde de l'axe selon la procédure standard.

UNE ENVELOPPE DE SURVOLS EN DESSOUS DE 2000 M LA PLUS RÉDUITE POSSIBLE

La faible dispersion dans l'axe et la hauteur du palier conduisent à une enveloppe de survol limitée au-dessous de 2000 mètres d'altitude.



■ L'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS ILS SUR LA PLATE-FORME AÉRONAUTIQUE



1 Le radio Alignement de piste (Localiser) permet aux avions de s'aligner sur l'axe de la piste.



2 et 3 Le Glide permet aux avions de suivre un angle de descente constant. Le DME (Distance measuring equipment) donne une information de distance oblique par rapport au seuil de piste.

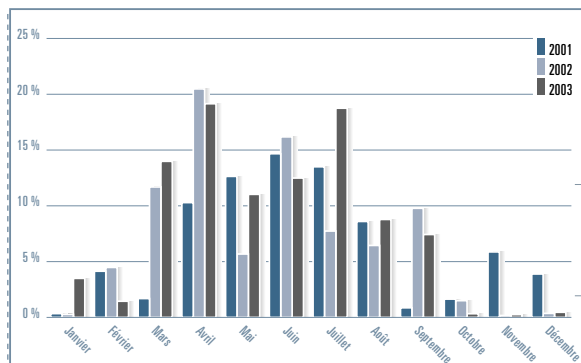
Essentielle pour la sécurité aérienne, la procédure ILS 34 apporte des gains de sécurité spécifiques par rapport à la procédure MVI 34 :

- elle garantit une continuité du service, et supprime les risques d'approches interrompues, de déroutements ou d'atterrissages face aux décollages en situation de vent du nord et de plafond nuageux bas ;
- elle améliore sensiblement la séparation entre les arrivées et les départs (et donc la sécurité des vols) à proximité de l'aéroport.

→ Est-ce que le projet ILS 34 va changer les conditions d'utilisation de la piste 34 ?

Le principe actuel qui gouverne le choix de la piste en service à l'atterrissage est que la piste 16 soit préférentielle y compris avec un vent arrière dont les valeurs sont compatibles avec le maintien de la sécurité des vols.

Après la mise en œuvre de la procédure ILS34, ce principe sera maintenu. En outre, l'ILS permettra d'utiliser la piste 34 à l'atterrissage par plafond nuageux bas, si les conditions de vent le justifient.



■ TAUX D'UTILISATION MENSUELLE DE LA PISTE 34

Un taux d'utilisation annuel relativement stable, de l'ordre de 6,8 % en moyenne dans la période 2001/2003.

→ Comment sera suivie l'application de ce principe ?

La partie française et la partie suisse se rencontreront périodiquement pour examiner le taux et les conditions d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage au cours de la période écoulée. Elles rendront compte de leurs conclusions aux instances consultatives compétentes en matière d'environnement pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.



**En résumé, demain comme aujourd'hui
une utilisation préférentielle et majoritaire de la piste 16.**

Aujourd'hui, avec la MVI 34

un taux d'utilisation annuel de la piste 34 faible, inférieur à 10 %

Le caractère minoritaire de l'utilisation de la piste 34 résulte du principe d'utilisation préférentielle de la piste 16. En raison des particularités météorologiques récurrentes, cette utilisation est surtout concentrée entre mars et septembre, et la piste 34 est principalement en service entre 12h00 et 21h00. Le trafic de nuit sur cette procédure est très faible.

Demain, avec l'ILS 34

un taux d'utilisation annuel dont l'ordre de grandeur restera le même

Il est prévu d'utiliser la piste 34 avec l'ILS selon les mêmes principes et dans des conditions très similaires à aujourd'hui :

- des paramètres inchangés de choix de la piste en service,
- de l'ordre de 1 atterrissage sur 10 en moyenne annuelle.

Son utilisation, complémentaire de l'ILS16 pour des approches sous conditions météorologiques contraignantes, variera en moyenne annuelle entre 4 à 12 % des atterrissages.



ILS34

UN PROJET QUI RECHERCHE TOUTES LES AMÉLIORATIONS ENVIRONNEMENTALES POSSIBLES

Dès lors que la sécurité de la circulation aérienne est garantie, la protection de l'environnement est une priorité de la DGAC. Conçus dans ce cadre, les choix techniques du projet ILS34 ont tous été effectués avec l'objectif de réduire les impacts environnementaux. Ces impacts ont été évalués à trois niveaux - survols, bruit et gêne - et comparés à ceux, actuels et prévisionnels, de la MVI34.

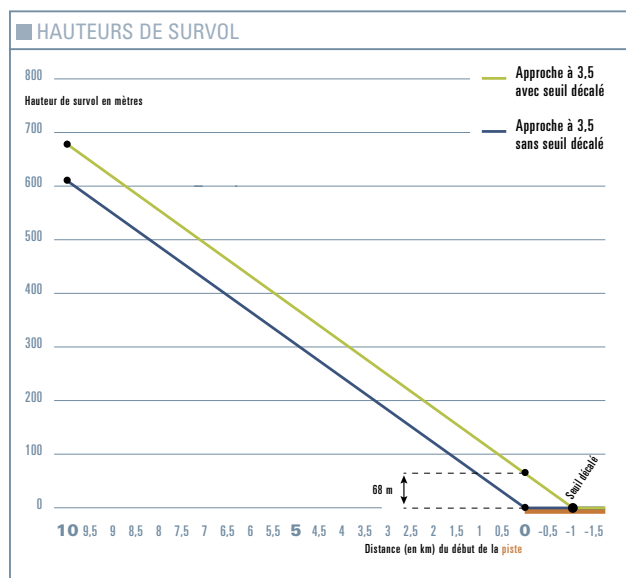
➔ Quels choix attestent de la prise en compte des préoccupations environnementales ?

Deux choix prépondérants - non impératifs aux plans des considérations techniques et de la sécurité - répondent à un objectif de réduction des nuisances.

UN SEUIL DE PISTE DÉCALÉ DE 1 120 M VERS LE NORD

➤ UNE ÉLEVATION DES HAUTEURS DE SURVOL

Un décalage de 600 m aurait suffi pour satisfaire les exigences techniques liées à la proximité du relief. Cette distance a été presque doublée afin de décaler vers le Nord la phase finale de la procédure d'approche et d'élever la hauteur de survol des populations au sud de la piste.



UN PRINCIPE D'UTILISATION MAJORITAIRE ET PRÉFÉRENTIELLE DE LA PISTE 16

➤ LIMITATION DU NOMBRE DE SURVOLS

La piste 16 reste préférentielle lorsque les conditions de sécurité n'exigent pas le changement de sens pour les atterrissages. Ce mode de gestion des pistes, qui diffère de la pratique habituelle d'atterrissage et de décollage face au vent, limitera au maximum les cas d'utilisation de la procédure ILS34. Au demeurant, lorsque cette procédure sera utilisée, les populations situées au sud de l'aéroport ne seront pas survolées par les décollages qui se feront face au nord.

Ces choix reflètent l'importance accordée par la DGAC à la maîtrise des nuisances sonores dans la conception des projets de circulation aérienne.



Un projet conforme aux préconisations des instances environnementales

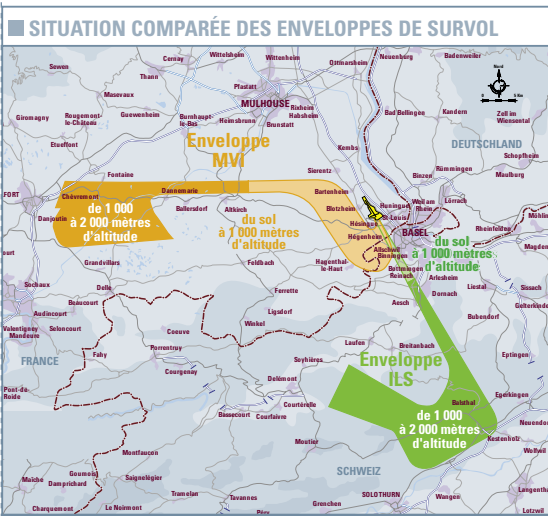
Ce projet rejoint les recommandations que l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) a formulé en décembre 2001 en vue d'améliorer la situation des personnes les plus gênées, après avoir notamment consulté l'Aéroport, la DGAC et l'OFAC (cette mission de l'ACNUSA faisait suite aux modifications survenues dans la circulation aérienne en mai 2000). Deux ans plus tard, la Commission tripartite de l'environnement (qui associe les représentants politiques, et économiques ainsi que des riverains des trois pays) a demandé que « les travaux de préparation technique en cours soient menés à bon terme et que l'ILS34 soit réalisé et complété par la définition d'un cadre précis de mise en œuvre de cette procédure tenant compte de sa protection contre le bruit ».

SURVOLS

Le nombre de personnes survolées à basse altitude augmente-t-il ?

Les secteurs susceptibles d'être survolés dans le cadre de la procédure ILS34 et ceux qui le sont actuellement dans le cadre de la procédure MVI34 ont été comparés, ainsi que le nombre de personnes concernées. Il apparaît que :

LA PROCÉDURE ILS34 A POUR EFFET UNE RÉDUCTION DE L'ENVELOPPE DE SURVOLS ET DE LA DISPERSION DES TRAJECTOIRES



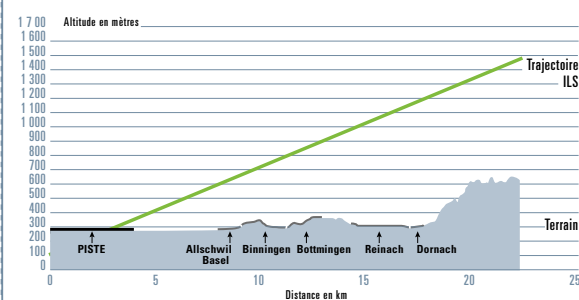
Sont représentées ici les zones potentiellement survolées par 95 % des avions dans le cadre de chacune des procédures. Une conséquence majeure de la précision des trajectoires offerte par la procédure ILS est la réduction significative de la portion de territoire survolée à moins de 1000 m d'altitude.

- Surface MVI34 < 1000 m : 105 km²
- Surface ILS34 < 1000 m : 7,5 Km²

LA PROCÉDURE ILS34 FAVORISE UN RELÈVEMENT SENSIBLE DES HAUTEURS DE SURVOL

Les choix effectués entraînent un net relèvement des hauteurs de survol et le guidage radio-électrique apporte une précision de suivi dans le plan vertical sans commune mesure avec la MVI34.

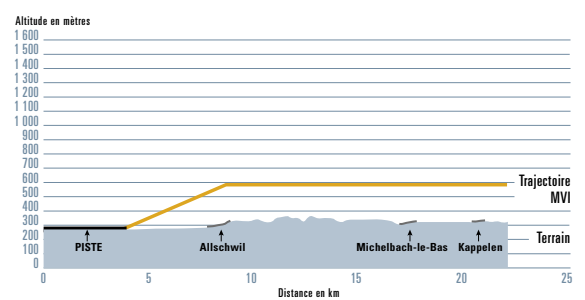
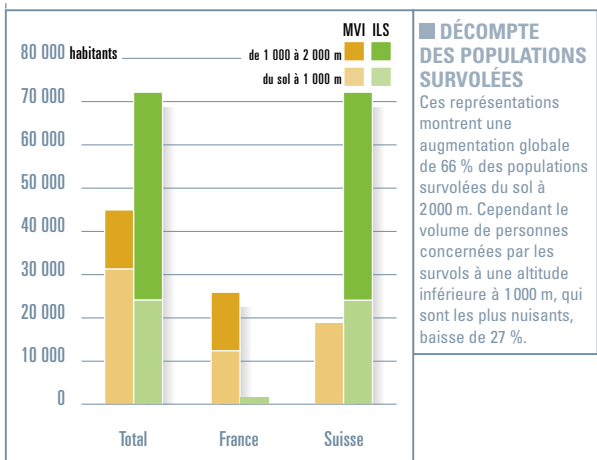
ALTITUDE DE SURVOL COMPARÉES



LA PROCÉDURE ILS34 ENTRAÎNE UNE RÉDUCTION SIGNIFICATIVE DU NOMBRE DE PERSONNES CONCERNÉES PAR LES SURVOLS À BASSE ALTITUDE (< 1000 M)

La population globale survolée entre le sol et 2000 m d'altitude augmente. Toutefois, le nombre de personnes concernées par les survols les plus nuisants (entre 0 et 1 000 m d'altitude) diminue de 27 % avec l'ILS34.

Cette nette diminution est également la conséquence d'un seuil décalé et de la réduction de la dispersion des trajectoires (bien que le secteur survolé soit plus densément peuplé).



BRUIT ET GÊNE

➔ Comment a-t-on évalué l'impact sonore ?

Les niveaux sonores ont été calculés en prenant en compte l'ensemble du trafic annuel de l'aéroport (atterrissages et décollages) - sur toutes les pistes et selon toutes les procédures (avec un taux moyen d'utilisation de la piste 34 de 10 %) - ramené à une journée moyenne.

► LES HYPOTHÈSES DE TRAFIC RETENUES

■ LE TRAFIC MOYEN ANNUEL EN NOMBRE DE MOUVEMENTS

Ces hypothèses sont celles retenues pour les documents réglementaires de planification aéroportuaires (Plan de Gêne Sonore et Plan d'Exposition au Bruit).

	COURT TERME	MOYEN TERME
Trafic passagers	86 500	116 900
Trafic fret	4 400	6 100
Trafic affaires	5 000	6 000
Trafic total	95 900	129 000

► LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

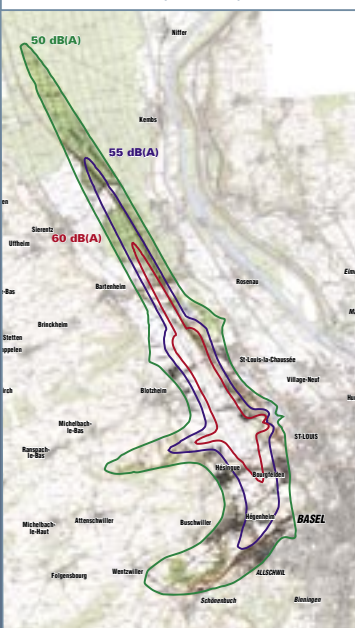
Quatre scénarios ont été élaborés et comparés :

MVI34 court et moyen terme

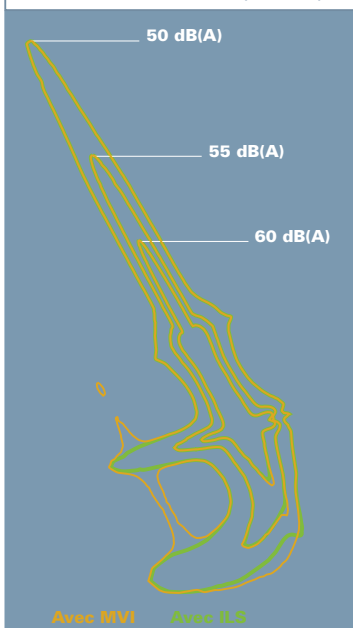
ILS34 court et moyen terme.

La modélisation acoustique a permis de transcrire les résultats sous forme de courbes correspondant à différents niveaux sonores. Les deux indices de bruit Lden et Leq, en vigueur en France et en Suisse pour quantifier le bruit moyen d'origine aéronautique, ont été utilisés. Le nombre de personnes concernées par ces niveaux a été évalué.

■ COURBES DE BRUIT SCÉNARIO ILS34 À MOYEN TERME (LEQ 16H)



■ COMPARAISON DES COURBES MVI34 ET ILS34 À MOYEN TERME (LEQ 16H)

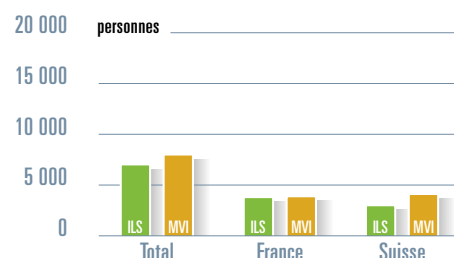


► LES RÉSULTATS

Toutes les données issues de la modélisation démontrent que la procédure ILS34 conduit à une réduction des impacts sonores pour les populations les plus proches des pistes au Sud et au Sud Ouest de l'aéroport.

■ COMPARAISON DES IMPACTS DES SCÉNARIOS MVI34 ET ILS34 À COURT TERME

Niveau de bruit moyenné supérieur à 50 dB (Leq16h)



La méthodologie de calcul, les modèles utilisés, les résultats détaillés en fonction des différents indices de bruit sont détaillés dans le dossier de consultation.



Un projet qui améliore sensiblement la situation sonore et la gêne des personnes qui sont aujourd'hui les plus exposées :

- des facteurs de gêne importants, spécifiques à la MVI34*, supprimés ;
- des niveaux sonores diminués pour les personnes les plus proches de l'aéroport ;
- des niveaux de bruit moyens à modérés, dans une zone intermédiaire... mais une gêne atténuée par le faible taux d'utilisation de la procédure et une utilisation très marginale de nuit ;
- des niveaux sonores modérés pour les personnes les plus éloignées de l'aéroport.

*évolutions en virage à basse hauteur et dispersion des trajectoires)

ENVIRONNEMENT NATUREL ET SANTÉ

→ La procédure ILS34 peut-elle affecter l'environnement naturel de l'aéroport ?

◉ LE RISQUE DE POLLUTION DES SOLS EST NUL

Très limités, les terrassements entraînant une imperméabilisation des sols n'altéreront pas les conditions d'écoulement des eaux ni leur qualité.

◉ LES MILIEUX BIOLOGIQUES ET LES PAYSAGES SONT PRÉSERVÉS

Par la nature peu nuisante et l'ampleur modérée des travaux, par son emprise limitée et sa situation, le projet ne peut être suspecté de dommages notables.

◉ **LES VOIES D'ACCÈS SONT DE FAIBLE GABARIT**, situées dans l'enceinte aéroportuaire et d'utilisation limitée.

◉ LES ÉQUIPEMENTS SONT DE FAIBLE ENCOMBREMENT

Mâts, antennes et caissons électroniques n'occuperont qu'une surface cumulée de 700 m².

◉ **LES SERVITUDES ET ZONES DE PROTECTION SONT CONCENTRÉES DANS L'EMPRISE DE LA PLATE-FORME**, à l'exception d'une bande de 250 m maximum de large (occupée en son milieu par l'A35) et d'une zone déjà située dans l'emprise réservée future de l'aéroport.



→ Quel sera l'impact sur l'air ?

Le projet n'ayant aucune incidence sur le volume de trafic aérien et la modification des trajectoires ne concernant que 5 % du trafic de l'aéroport, les volumes d'émissions engendrés par le rallongement de certaines trajectoires sont peu significatifs.

→ Et sur la santé ?

Le projet ILS34, favorable aux populations soumises aux niveaux de bruit les plus élevés, avec une proportion d'atterrissages de nuit très faible, est sans incidence pour la santé.

CONCLUSION

ILS 34: un projet qui améliore conjointement la sécurité aérienne, le service aux passagers et la situation des personnes les plus gênées aujourd'hui.

Le taux d'utilisation de la piste 34 sera toujours faible et minoritaire.

La mise en œuvre de la procédure ILS34 concernera environ 5 % des mouvements d'avions sur l'aéroport.

En termes d'impacts, les projections et comparaisons effectuées attestent d'un bilan globalement positif pour l'ILS34.



LES ACTEURS DU PROJET ILS

- **La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)**, maître d'ouvrage du projet ILS34, est la garante de la sécurité du transport aérien en France. Elle rend les services de contrôle du trafic aérien. Elle fait de la protection de l'environnement une priorité inscrite dans son plan stratégique.
- **L'Office Fédéral de l'Aviation Civile Suisse (OFAC)**, est responsable de la législation et de la surveillance de l'Aviation civile suisse. Le projet ILS 34 requiert l'accord de l'OFAC qui sera associé au suivi de sa mise en œuvre.
- **L'EuroAirport Baselle Mulhouse Freiburg** partie prenante et bénéficiaire du projet, est en vertu de la Convention de 1949 responsable de la construction et de l'exploitation de l'aéroport. Il participe aux relations avec les riverains sur l'impact environnemental de ce projet.

ILS34, UN PROJET CONCERTÉ

Programmé à l'horizon 2006, le projet ILS34 a été approuvé par le Conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en 2001. Fidèle au principe de transparence qui guide son action sur le plan environnemental, l'Aviation civile française (DGAC), en concertation avec l'Aviation civile suisse (OFAC), est désormais en mesure d'apporter une présentation large et complète du projet. La décision de mise en œuvre de la procédure ILS34, qui incombe formellement au ministre français chargé des transports, sera étroitement concertée avec les autorités compétentes suisses.

Les modalités et étapes de la consultation

- En France, dans la mesure où aucune commune n'est nouvellement survolée en dessous de 1981 mètres (niveau de vol 65), il ne peut être mené d'enquête publique. Les milieux concernés seront appelés à se prononcer au travers de la Commission Consultative de l'Environnement.
- En Suisse le projet sera soumis à enquête publique par les autorités compétentes, en application des dispositions de la Convention d'Espoo. À l'issue de ces consultations, la Suisse fera connaître à la France sa position sur le projet.
- En Allemagne, le projet ILS34 est sans impact. Le dossier de consultation est toutefois transmis au Regierungspräsidium de Freiburg, conformément au principe d'échange réciproque établi par la Commission intergouvernementale franco-germano-suisse.

La consultation qui s'engage entre dans le champ d'application de la convention conclue à Espoo (Finlande), dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU).

Relative à l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) dans un contexte transfrontière, elle a été ratifiée par l'Allemagne, la France et la Suisse le 25 février 1991.

POUR EN SAVOIR PLUS

Vous pouvez consulter le dossier de consultation sur www.aviation-civile.gouv.fr



CONTACT

Aéroport de Bâle-Mulhouse
68300 Saint Louis

Aviation civile
Tél. : 03 89 90 31 11
Fax : 03 89 90 25 17