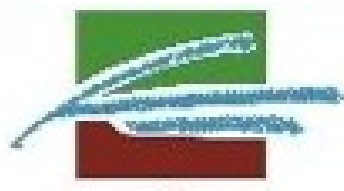


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article105>



OFAC, nouvelles propositions de la Suisse

- Des défis posés au Val Terbi : les dossiers en cours - Trafic aérien dans le ciel jurassien - Euro Airport Bâle-Mulhouse, le dossier avant l'ouverture d'ILS 34 - Euroairport Bâle-Mulhouse : le dossier antérieur au 23 mai 2005 - La présentation du dossier ILS34, éléments réunis en 2004 - 5.2 Après la prise de position du Gouvernement -



Date de mise en ligne : mercredi 14 septembre 2005

Copyright © Val Terbi | Provalterbi | Valterbi rando - Tous droits réservés

Sous le titre "l'OFAC entend", l'office fédéral propose des aménagements à la France.

Lire le communiqué sur sa [page d'origine](#)

Pro Val Terbi se réjouit de constater une prise de position de l'OFAC qui prend en compte une partie des avis formulés.

Ces points sont mis en évidence en gras dans le communiqué repris ci-dessous.

Cependant, nous assistons à une négociation sur des points susceptibles d'être constamment ajustés par des décisions techniques et non politiques.

Il n'y a donc pas de garanties à long terme.

Il faut souligner la limitation selon

- les accès actuels par le Sud ;
- la reprise de la limite de la vitesse du vent ;
- la proposition d'entamer des pourparlers sur des mesures correctives à l'issue de la première année de dépassement et non pas de la seconde comme proposé jusqu'à présent ;
- la renégociation des vols nocturnes.

Quant à la proposition de diminuer les accès proposés de 12% à 10%, rappelons que la demande des cantons concernés est de 8%.

Il n'y a pas d'entrée en matière sur les autres revendications, particulièrement **l'accès par le Sud-est**.

La négociation est réouverte, fort bien, mais ce n'est que le début du chemin.

Merci à l'OFAC d'entendre les revendications des cantons et particulièrement du Jura, mais il faut continuer l'effort et mieux écouter encore.

le texte publié :

ILS 34 Aéroport de Bâle-Mulhouse :

I'OFAC entend

Pour des raisons de sécurité, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) maintient son soutien à l'installation d'un

système d'atterrissage aux instruments (ILS) permettant d'atterrir par le sud sur la piste 34 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Toutefois, l'office entend renégocier les modalités d'utilisation avec la Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC).

En charge de la navigation aérienne sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse exploité conjointement par la France et la Suisse, les autorités de l'aviation civile française souhaitent remplacer par un système d'atterrissage aux instruments ILS la procédure actuelle d'approche par le sud qui implique pour les avions d'atterrir à vue après avoir effectué un virage. Cette procédure s'impose en cas de fort vent du nord. Etant donné qu'il s'agit d'un projet français, il n'est pas possible de procéder à son approbation selon le droit suisse. En revanche, on applique la Convention Espoo qui prévoit une consultation des populations concernées lors de projets à impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière.

La consultation lancée par les autorités françaises a notamment permis aux cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Soleure, de Berne et du Jura ainsi qu'à l'OFEFP de se prononcer quant au projet d'ILS. L'OFAC a analysé ces différentes prises de position et a transmis la sienne à la DGAC. L'office est favorable à l'installation d'un ILS pour la piste 34 en vue d'assurer la sécurité et le bon déroulement de l'exploitation. Il est normal actuellement que des aéroports de la taille de celui de Bâle-Mulhouse disposent d'un ILS dans les deux directions des pistes. La piste 16 de Bâle-Mulhouse est équipée depuis des années d'un tel système pour les approches par le nord. Tout en ne remettant pas en question la nécessité de l'ILS 34, l'OFAC rappelle cependant aux autorités françaises que **ce système ne doit servir qu'à remplacer la procédure d'approche à vue actuelle et non entraîner une augmentation des approches par le sud non liée aux conditions météorologiques.**

Par ailleurs, l'OFAC a constaté qu'il fallait procéder à certaines adaptations des modalités d'utilisation de l'ILS 34. C'est pourquoi, il souhaite renégocier ces modalités avec la DGAC, notamment **la question de la force du vent du nord entrant en ligne de compte pour autoriser les approches par le sud ou les critères de reprise des approches par le nord.** L'OFAC propose également d'**abaisser de 12 à 10 % le taux d'utilisation annuel maximal des approches par le sud.** Au cas où cette limite venait à être dépassée, les autorités de l'aviation civile des deux pays devraient **entamer des pourparlers sur des mesures correctives à l'issue de la première année de dépassement et non pas de la seconde comme proposé jusqu'à présent.** Enfin, l'OFAC exige du conseil d'administration de l'aéroport un **réexamen de la réglementation des vols de nuit.**

Berne, le 9 septembre 2005

[Office fédéral de l'aviation civile \(OFAC\)](#)

Communication

Office fédéral de l'aviation civile, Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Berne

Document : Lettre de l'OFAC à la DGAC
