

*Directeur général  
de l'aviation civile*

**Accord du 10 février 2006 sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi des mesures correctives visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement dans le cadre de l'implantation d'un ILS en piste 34 sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse**

NOR : EQUA0610869X

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 et le mémoire en réponse 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 le guidage radar est la méthode utilisée pour rejoindre l'axe de piste et que la procédure standard est une procédure utilisable en cas de panne des équipements de radiocommunication à bord des avions ou en cas d'indisponibilité radar ;

Considérant que la France présente la mise en place d'un seuil décalé de 1 120 mètres et le maintien de l'utilisation préférentielle de la piste 16 à l'atterrissage comme deux mesures correctives visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement ;

Considérant que depuis 2000, le pourcentage des avions évoluant selon les règles de vol IFR ayant atterri en piste 34 varie en moyenne entre 5,3 et 8,3 %.

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 et en conformité avec les recommandations internationales, la piste 16 ne peut plus être utilisée lorsque les valeurs de vent moyenné sont supérieures à la valeur de 5 kt (cette valeur correspond à des vents instantanés, rafales incluses du secteur nord pouvant atteindre 10 kt) ;
- 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 ce faire, il bénéficie d'un outil informatique d'aide à la décision dénommé RAAS (Runway Allocation Advisory System) permettant d'objectiver la décision relative au choix de la piste en service en se basant sur les différents paramètres météorologiques (en particulier le vent moyenné) et techniques et garantissant ainsi une uniformité de ce choix lorsque des conditions opérationnelles similaires se produisent ;
- dès lors que les conditions déterminantes, intégrant en particulier les données actuelles, les prévisions concernant les conditions météorologiques et le volume de trafic attendu, rattachées aux atterrissages en piste 16 seront remplies et tant qu'elles le resteront, la piste en question doit être utilisée en tant que piste d'atterrissage.

**2. Dispositif de suivi de l'utilisation préférentielle de la piste 34, 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 ce suivi aux instances consultatives compétentes en matière d'environnement pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

De plus, dès que le taux dépasse, sur une année, 8 % du nombre total des atterrissages selon les règles de vol IFR, une analyse approfondie des causes sera réalisée par les deux parties. Les résultats de cette analyse seront communiqués aux mêmes instances consultatives.

Enfin, si le taux dépasse, sur une année, 10 % du nombre total des atterrissages selon les règles de vol IFR, 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 accord, un taux d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage par les avions évoluant selon les règles de vol IFR inférieur à 10 %.

Les informations pertinentes concernant l'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage par les avions évoluant selon les règles de vol IFR seront diffusées régulièrement sur les supports développés par l'EuroAirport.

*Le directeur général  
de l'office fédéral de l'aviation  
civile,  
R. Cron*

*Le directeur  
général  
de l'aviation civile,  
M. Wachenheim*