

Préfecture du Haut-Rhin
Monsieur le Préfet Michel GUILLOT
7 rue Bruat
B. P. 10489
F- 68020 COLMAR Cedex

Soleure, le 30 août 2005

Projet de système d'atterrissage aux instruments (ILS) sur la piste 34 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse / Prise de position du Canton de Soleure

Monsieur le Préfet,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir invités à participer à la consultation menée sur le projet noté en marge, consultation rendue possible par la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo), ratifiée par la France et la Suisse.

1. Situation initiale

La Canton de Soleure a mené du 15 avril au 14 juin 2005, sous la direction du Département des Travaux publics et de la Justice (Bau- und Justizdepartement), une consultation officielle au sujet du projet ILS 34, consultation à laquelle ont pris part 26 communes et 10 organisations régionales. La grande majorité des participants à cette consultation (19 communes sur 26 et 8 organisations sur 10) rejettent le projet sur le fond. La plupart des participants formulent des propositions concrètes destinées à réduire au minimum les répercussions négatives du projet. Une présentation des réponses à la consultation se trouve en appendice. Les réponses sous leur forme originale suivent avec la poste distincte.

Le Grand Conseil – c'est-à-dire le Parlement – du Canton de Soleure a invité le Conseil d'Etat, par motion du 11 mai 2005, à étudier des mesures devant permettre d'éviter les approches par le sud, telles que prévues dans le projet ILS 34, vers l'Euroairport de Bâle-Mulhouse.

Le 20 juin 2005, une rencontre a eu lieu entre la Confédération (Office fédéral de l'aviation civile, OFAC) et les Cantons concernés. Les délégations des Cantons de Berne, de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville et du Jura ont mis en évidence la position majoritairement critique des

participants à la consultation. La discussion a par ailleurs permis de clarifier certaines questions en suspens concernant le dossier mis en consultation.

Pour des raisons de sécurité et compte tenu des normes internationales applicables aux aéroports de la taille de celui de Bâle-Mulhouse, l'OFAC est clairement favorable à l'installation d'un ILS 34. Toutefois, ce système doit, à son avis, servir uniquement à remplacer l'actuelle procédure d'approche à vue. L'office fédéral comprend les demandes de réexamen de certaines modalités d'utilisation des pistes, émises par les participants à la consultation.

2. Considérants

- Le Conseil d'Etat reconnaît que le remplacement de l'actuelle procédure d'approche à vue par un système d'atterrissage aux instruments sur la piste 34 apporterait un gain de sécurité. Une pesée complète des intérêts en présence doit cependant tenir compte non seulement de l'amélioration de la sécurité du trafic sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, mais aussi du fort accroissement des nuisances phoniques que l'introduction d'un ILS induirait pour la population exposée du nord et du nord-ouest de la Suisse. Le nombre de personnes touchées par les survols sur territoire suisse augmenterait de 5'000 dans le secteur d'approche à des altitudes inférieures à 1'000 mètres, et de 48'000 dans le secteur d'approche à des altitudes comprises entre 1'000 et 2'000 mètres. Le Conseil d'Etat en déduit, par la force des choses, que les modalités d'utilisation des pistes doivent être très restrictives et complétées par des mécanismes de contrôle adéquats.
- Seule est prévue une limitation en pour-cent, et non une limitation en chiffres absolus, du nombre d'approches par le sud. Le choix d'une telle option se conçoit pour des raisons de gestion de l'exploitation. Les craintes des participants à la consultation sont néanmoins tout à fait justifiées, et le Conseil d'Etat partage leur avis selon lequel cette option entraînera à moyen et long terme un accroissement non encore quantifiable des nuisances phoniques dans les zones survolées. Cet aspect plaide également pour des modalités restrictives en ce qui concerne l'utilisation des pistes et pour la fixation de valeurs limites permettant de protéger durablement la qualité de vie de la majeure partie de la population exposée.
- Le Conseil d'Etat a dû constater que l'ILS 34 est un projet français. La base légale en est fournie par la Convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Le contrôle des activités aériennes incombe exclusivement aux autorités françaises compétentes, y compris – dans la mesure où la sécurité du trafic l'exige d'un point de vue technique – dans l'espace aérien suisse. Cela signifie que l'introduction ou la modification de procédures de contrôle des activités aériennes sur la plateforme de Bâle-Mulhouse sont de la compétence des autorités françaises et sont soumises à la législation française. La France a néanmoins une obligation d'informer et de consulter. Dans le cas présent, les autorités françaises, à la demande de la Suisse, sont allées plus loin en donnant aux recourants suisses une possibilité formelle de saisir la justice française. Au besoin, les décisions prises en première instance peuvent être ainsi réexaminées. Cette situation juridique a été confirmée par l'Office fédéral de la justice.
- Etant donné cette situation juridique, le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) – il s'agit de l'instrument de planification et de coordination de la Confédération – passe malheureusement au second plan. Sollicité par le Canton de Soleure pour donner son avis, l'OFAC a souligné que la procédure ILS n'a aucun effet, ou tout au plus des effets marginaux, sur

l'organisation du territoire en ce qui concerne l'harmonisation entre le plan sectoriel fédéral et le plan directeur cantonal.

- Certains participants à la consultation ont suggéré une autre procédure d'approche, qui consisterait, pour les pilotes, à mettre le cap au nord à partir de la deuxième chaîne jurassienne. Cette proposition d'optimisation de l'itinéraire d'approche a été soumise aux autorités fédérales compétentes pour prise de position. Dans sa réponse, l'OFAC constate que la procédure d'approche a été élaborée par les autorités françaises responsables de la sécurité aérienne en tenant compte de l'avis de skyguide, l'instance suisse directement concernée, et qu'elle est conforme aux normes internationales. Le potentiel d'optimisation est, à son avis, d'ores et déjà utilisé pleinement. Toujours selon l'OFAC, l'ILS implique une approche longue et stabilisée, de sorte qu'un raccourcissement de l'itinéraire d'approche derrière la deuxième chaîne jurassienne n'est techniquement pas possible.

- Plusieurs participants à la consultation dans le Canton de Soleure ont fait valoir le risque d'une moins-value immobilière. Compte tenu des altitudes de vol et du nombre de survols, une moins-value immobilière n'est guère à craindre. L'OFAC estime que, dans les secteurs survolés, les nuisances phoniques dues au trafic aérien seront inférieures à 40 dB(A) (Lr) – certains événements sont perceptibles, mais se fondent dans l'environnement sonore général. Avec un tel niveau de nuisances phoniques, aucune mesure de protection contre le bruit ne s'impose en vertu de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit.

3. Requêtes

Le Conseil d'Etat demande que les modalités d'utilisation des pistes soient définies de manière stricte et que des mesures correctrices soient prises pour réduire au minimum les répercussions négatives sur l'organisation du territoire et sur l'environnement. En vue de la réévaluation et de l'optimisation futures du projet ILS 34, il émet donc les requêtes suivantes:

- 1. Les atterrissages se font dans leur totalité depuis le sud uniquement lorsque les conditions météorologiques l'exigent de manière impérative, c'est-à-dire lorsque souffle un vent du nord de plus de 10 nœuds en moyenne.***

Motifs:

Avec une limite supérieure fixée à 10 nœuds en moyenne, il est encore possible pour pratiquement tous les types d'avions d'atterrir en sécurité sur une piste de la longueur de celle de Bâle. L'OFAC l'a d'ailleurs confirmé.

L'installation de l'ILS sur la piste 34 ne doit pas conduire à une situation où l'option d'un atterrissage depuis le sud serait choisie plus fréquemment que ça ne l'est aujourd'hui avec la procédure d'approche à vue, jugée plus «risquée». Le gain de sécurité ne saurait justifier une utilisation accrue de la piste 34 pour des atterrissages. Nous demandons instamment le strict respect du régime actuel en ce qui concerne les modalités d'exploitation et la procédure de choix des pistes. Nous estimons qu'un vent du nord de 5 nœuds en moyenne (cf. projet d'accord bilatéral, modalités d'utilisation des pistes) est une limite trop basse pour fonder une décision de changement de piste, raison pour laquelle nous la rejetons sous cette forme explicite.

- 2. La part de trafic en pour-cent sur la piste 34 doit être limitée à 8% au maximum.***

Motifs:

Ces 5 dernières années, la proportion d'atterrissages sur la piste 34 a été comprise entre 5,5 et 8,3% (2003: 8,3%; 2004: 6,7%). Dans le dossier mis en consultation (p. 23), on peut lire que le taux annuel d'utilisation de la piste 34 est en moyenne inférieur à 8%. Si seules les approches à vue seront remplacées par l'ILS 34, ce que les autorités françaises et suisses de

l'aviation civile ont confirmé à plusieurs reprises, on ne voit pas pourquoi ce taux devrait être soudainement portée à un maximum de 12%. Nous rejetons catégoriquement cette marge supplémentaire.

- 3. *L'approche par l'axe de descente doit se faire à l'altitude la plus élevée possible du point de vue technique, c'est-à-dire à une altitude d'au moins 2'100 mètres au-dessus du Thal.***

Motifs:

L'altitude de survol durant l'approche par l'axe de descente détermine l'emplacement du point à la hauteur duquel les avions se mettent sur le radioalignement de descente. L'axe de descente doit donc être prolongé autant que possible vers le sud-est. Selon le dossier mis en consultation (p. 27), la rejointe de l'axe de piste sous guidage radar peut même se faire à une altitude de 2'133 mètres. Cette possibilité techniquement praticable doit être exploitée pleinement.

- 4. *Des solutions doivent être mises en évidence pour atténuer le conflit prévisible avec l'aviation légère quant à l'utilisation de l'espace aérien.***

Motifs:

L'espace aérien est fortement restreint pour l'aviation légère durant les heures d'exploitation ILS. Sont concernées d'assez vastes zones d'un seul tenant dans le Canton de Soleure. Les hauteurs du Jura sont très appréciées des vélivoles et des parapentistes, qui sont nombreux à y pratiquer leur loisir. Les réponses données à ce jour par les autorités compétentes sur la manière d'atténuer et de désamorcer le conflit prévisible quant à l'utilisation de l'espace aérien, n'ont pas été satisfaisantes. Des solutions doivent être mises en évidence et diffusées, qui tiennent compte de la sécurité des utilisateurs non motorisés de l'espace aérien.

- 5. *Entre 22.00 et 07.00 heures, les décollages directs au-dessus du territoire suisse et les atterrissages ILS ne sont pas autorisés.***

Motifs:

L'horaire d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse doit être harmonisé totalement avec celui des aéroports de Zurich et de Genève. La compétence de fixer les heures d'exploitation revient au conseil d'administration de l'aéroport. Nous attendons des autorités françaises de l'aviation civile qu'elles appuient cette requête.

- 6. *L'autorité chargée de délivrer l'autorisation veille à ce que, sur territoire suisse également, un organe de contrôle s'assure du respect des modalités d'utilisation des pistes, effectue des mesures du bruit et inflige des sanctions (à l'instar de l'ACNUSA, qui assume ces tâches en France depuis 1999).***

Motifs:

Le contrôle du respect des modalités convenues en ce qui concerne l'utilisation des pistes, et la communication à ce sujet, sont d'une importance déterminante, contribuant à instaurer et maintenir des rapports de confiance entre la direction de l'aéroport, les autorités de l'aviation civile des deux pays, la population exposée et ses élus.

- 7. *Si, sur une année, plus de 8% (ou la valeur limite fixée) des approches se font depuis le sud sur la piste 34, des mesures concrètes doivent être prises immédiatement aux fins de diminuer le nombre futur d'approches de ce type.***

Motifs:

Il est prévu que les parties française et suisse établissent chaque année un rapport d'accompagnement relatif à l'utilisation de la piste 34 pour des atterrissages durant l'année écoulée (taux et modalités d'utilisation). On ne voit pas pourquoi des «consultations» devraient être engagées seulement si des dépassements ont eu lieu durant *deux* années consécutives. Le seuil de 8% à partir duquel il est nécessaire d'intervenir est inférieur à la moyenne des atterrissages effectués jusqu'ici depuis le sud. Si l'on admet que l'ILS ne servira qu'à remplacer la procédure d'approche à vue (MVI), ce seuil est adéquat.

- 8. *La déclaration bilatérale d'intention concernant le projet ILS 34 - avec les conséquences qu'impliquent un dépassement - doit être entérinée et signée par les instances politiques (Département fédéral en Suisse / niveau ministériel en France).***

Motifs:

Dans le dossier mis en consultation, il est proposé que la déclaration bilatérale d'intention soit signée par les directeurs des autorités suisses et françaises de l'aviation civile. Compte tenu de la portée des répercussions du projet ILS 34, nous jugeons insuffisante une validation des modalités à l'échelon des services spécialisés seulement. Pour des raisons politiques, nous préconisons une signature de la convention au niveau ministériel. L'implication de l'échelon politique se justifie dans la mesure où, en cas de dépassement, des mesures/sanctions appropriées devront être prises, qui ne seront efficaces que si les instances politiques les soutiennent.

Nous estimons qu'il serait inutile et trop pesant, sur le plan de la procédure, de donner à la déclaration d'intention la forme d'un additif à la Convention franco-suisse de 1949, comme le préconisent certains participants à la consultation.

- 9. Une analyse de risque doit être menée, prenant dûment en considération le risque de catastrophe due à un crash d'avion sur une zone du territoire suisse densément peuplée, ainsi que les installations sensibles (industrie, mais aussi hôpitaux), au sens de l'art. 10 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement.**

Motifs:

Comme nous l'avons mentionné plus haut, les zones concernées par les survols envisagés sont plus fortement et plus densément peuplées sur territoire suisse que sur territoire français. Il faut accorder autant d'attention à la sécurité de la population exposée qu'à la sécurité de l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

10. Les calculs relatifs au bruit sur le territoire suisse doivent être réexaminés par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux (EMPA).

Motifs:

D'après le dossier mis en consultation (p. 41), la modélisation des courbes de bruit repose sur le programme de simulation INM de l'autorité américaine de l'aviation civile. Ce programme ne tient manifestement pas compte du relief du terrain. Or, nous considérons qu'il faut impérativement prendre en considération la topographie, étant donné, précisément, les conditions de propagation du son dans les vallées des régions survolées (Thal notamment). Nous demandons par conséquent un réexamen des courbes de bruit par l'EMPA, lequel, avec le programme FULA-2, est à même d'intégrer les paramètres liés au relief.

Nous vous remercions par avance de la bienveillante attention avec laquelle vous examinerez nos requêtes et les prendrez en considération. Nous vous sommes gré de bien vouloir offrir, conformément à ce qui a été annoncé, une voie de recours à tous les participants à la consultation, donc également aux communes et aux organisations régionales.

Veillez croire, Monsieur le préfet, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

sig.

Walter Straumann

Président du Conseil d'Etat

sig.

Dr Konrad Schwaller

Chancelier d'Etat

Copies:

- Monsieur le Commandant d'aéroport, Aéroport de Bâle-Mulhouse, 4030 Bâle
- Office fédéral de l'aviation civile, Monsieur le Directeur Raymond Cron, Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne
- Cantons de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville, du Jura et de Berne

Appendice:**Vue d'ensemble des réponses à la consultation****Participants à la consultation****Position de fond sur le projet ILS 34****A. Communes**

1. Büren	neutre, avec propositions
2. Zullwil	neutre
3. Holderbank	défavorable, avec propositions
4. Welschenrohr	défavorable, avec propositions
5. Nunningen	défavorable, avec propositions
6. Mümliswil-Ramiswil	défavorable, avec propositions
7. Dornach	neutre, avec propositions
8. Balsthal	défavorable, avec propositions
9. Herbetswil	défavorable, avec propositions
10. Laupersdorf	défavorable, avec propositions
11. Oensingen	défavorable, avec propositions
12. Soleure	défavorable, avec propositions
13. Bärschwil	neutre, avec propositions
14. Matzendorf	défavorable, avec propositions
15. Egerkingen	défavorable, avec propositions
16. Aedermannsdorf	défavorable
17. Niederwil	défavorable, avec propositions
18. Balm bei Günsberg	défavorable, avec propositions
19. Flumenthal	défavorable, avec propositions
20. Hubersdorf	défavorable, avec propositions
21. Günsberg	défavorable, avec propositions
22. Himmelried	neutre, avec propositions
23. Riedholz	défavorable, avec propositions
24. Büsserach	neutre, avec propositions
25. Breitenbach	neutre, avec propositions
26. Oensingen	défavorable, avec propositions

B. Organisations régionales

1. Delta- und Gleitschirmclub Falk, Balsthal	défavorable, avec propositions
2. Rechtsanwälte et al. i.A. des Schutzverbandes	défavorable, avec propositions
3. Verein für ein attraktives Thierstein ohne Fluglärm	défavorable, avec propositions
4. Ammännerkonferenz Dorneck	neutre, avec propositions
5. VCS/ATE	défavorable, avec propositions
6. Verein Region Thal	défavorable, avec propositions
7. Schweizer Flugplatzverein/Association suisse des aérodromes	défavorable, avec propositions

- | | |
|---|--------------------------------|
| 8. Interessengemeinschaft Naturschutz Thal | défavorable, avec propositions |
| 9. Ammännerkonferenz Thierstein | neutre, avec propositions |
| 10. Bürgerkomitee für den Erhalt der Lebensqualität | défavorable, avec propositions |

Résumé**Communes:**

Position neutre:	1
Position neutre avec propositions d'amélioration*:	6
Position défavorable:	1
Position défavorable avec propositions d'amélioration*:	18

Organisations régionales:

Position neutre avec propositions d'amélioration*:	2
Position défavorable avec propositions d'amélioration*:	8

* Les propositions d'amélioration sont présentées dans la prise de position du Conseil d'Etat.

(Réponses à la consultation, sous leur forme originale suivent la poste distincte)