



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question écrite n° 25655

Texte de la question

Par sa question écrite n° 23008, parue au Journal officiel du 21 décembre 1998, M. Jean-Jacques Weber avait attiré l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les difficultés de fonctionnement de l'Euro-airport Mulhouse-Bâle. Il mettait l'accent plus particulièrement sur la nécessité d'accélérer la mise en place du nouveau radar de Blotzheim. Entre-temps, la situation a encore empiré. En effet, il s'avère aujourd'hui que les retards accumulés par les services techniques centraux de la navigation aérienne dans la mise à niveau des moyens techniques, ainsi que les dysfonctionnements de ceux actuellement disponibles, ne permettent pas d'assurer un écoulement sûr et rapide du trafic. Les contrôleurs aériens dénoncent cet état de fait et se mobilisent, non pas pour eux-mêmes, mais pour que la sécurité aérienne ne se dégrade pas encore davantage. Ils réclament la mise en sécurité par le doublement de la ligne France Télécom reliant la tour de contrôle au radar du Grand Ballon. Le personnel de l'aviation civile de Bâle-Mulhouse a pris l'initiative de mesures de limitation du trafic, qui se traduit par une régulation restrictive. Ainsi, les atterrissages sont réduits à 16 par heure, au lieu de 24, durant la journée et à 10 par heure en soirée. Cette mesure préventive pour pallier une éventuelle nouvelle panne de radar entraîne d'importants retards à l'atterrissage, allant jusqu'à 40 minutes. Ce personnel a décidé par ailleurs de basculer les fréquences sur les émetteurs et récepteurs locaux, malgré les éventuels problèmes de couverture radio. En raison de la lenteur de l'évolution des dossiers techniques, depuis la réparation du vieux radar d'approche datant de 1971, la situation technique de l'aéroport n'est pas à la hauteur du niveau actuel du trafic, et encore moins de celui de son évolution prévisible. En attendant la mise en service, prévue pour mars 2000, du nouveau radar de Blotzheim, le vieux radar, situé au sud de l'aéroport, n'est plus utilisé que comme installation de secours. C'est le radar du Grand Ballon qui est devenu source principale, mais celui-ci fournit une image sans piste primaire, ce qui est une situation inhabituelle pour un aéroport de cette importance. Ce radar était d'ailleurs tombé en panne le 11 novembre dernier pendant près d'une semaine, et, le 23 décembre, la moitié des postes radio de Bâle-Mulhouse étaient également en panne. Plus récemment, le 26 janvier 1999, à 22 h 14, le contrôleur d'approche s'est trouvé privé, pendant quatre minutes, simultanément d'image radar et de moyens radio, alors que deux avions se sont rapprochés durant la coupure en deçà des normes de sécurité, à savoir moins de 3 miles nautiques, et se trouvaient en trajectoire conflictuelle avant la manoeuvre de séparation ordonnée aux pilotes par la tour de contrôle à la fin de la panne. On ose à peine imaginer les conséquences, qui auraient pu être dramatiques, si l'incident technique à l'origine de la panne avait perduré encore quelques instants. Eu égard à cette situation particulièrement inquiétante, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître sans délai les mesures concrètes et précises que le Gouvernement entend prendre immédiatement pour garantir la sécurité des quelque 3 millions de passagers par an qui utilisent cet aéroport.

Texte de la réponse

L'augmentation du trafic de l'aéroport de Bâle-Mulhouse résulte essentiellement de la stratégie d'une compagnie aérienne qui a créé une plate-forme de correspondances aboutissant, dans des plages horaires réduites, à une augmentation considérable des arrivées et des départs. Afin de faire face à cette évolution, les services de la navigation aérienne ont entrepris différentes actions. Tout d'abord, un radar de nouvelle génération a été mis en place au Grand Ballon d'Alsace, mais la mise en oeuvre de cet équipement n'a pu encore produire son plein

effet. Des mesures de limitation du flux d'avions à l'arrivée ont dû être prises. Elles résultent dans un premier temps, d'une qualité imparfaite de l'image radar en raison d'adaptations à faire sur les logiciels de calculateurs et, dans un deuxième temps, d'un incident sur les lignes téléphoniques survenu le 26 janvier dernier, privant ainsi la tour de contrôle de liaison avec les radars et avec les émetteurs radios, ce qui aurait pu conduire à un rapprochement dangereux de deux avions en approche. Par conséquence, une limitation de la capacité à seize arrivées par heure a dû être mise en place. Elle sera progressivement levée d'ici à novembre 1999 au fur et à mesure que les liaisons téléphonique seront sécurisées. Elle a d'ailleurs été récemment portée à vingt arrivées par heure. D'autre part, l'installation d'un radar sur la commune de Blotzheim a été retardée par les difficultés rencontrées dans les procédures d'acquisition foncière et par la nécessité d'intégrer cet équipement dans l'environnement. Sa mise en service opérationnelle est prévue au tout début de l'année prochaine. Avec l'achèvement des travaux de modernisation de la tour de contrôle prévu à la même date, l'aéroport de Bâle-Mulhouse disposera alors d'une chaîne de visualisation radar complètement rénovée. Enfin, une négociation est actuellement menée avec le ministre de la défense et les administrations de l'aviation civile suisse et allemande afin d'accroître l'espace aérien utilisé à l'approche de l'aérodrome, ce qui permettrait de mieux organiser les flux d'arrivées et de départs.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Weber](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25655

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 février 1999, page 1022

Réponse publiée le : 28 juin 1999, page 4003