

## *Pro Val Terbi*

---

à l'attention de Monsieur Laurent Schaffter, Ministre du DEE

Objet :

### **Opposition relative à la modification du trafic aérien induite par l'implantation d'ILS34 à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.**

Monsieur le Ministre,

Lors de notre rencontre, nous avons déjà évoqué les fâcheux effets d'ILS34 Bâle-Mulhouse sur tout le Jura, et plus particulièrement sur le Val Terbi.

Nous vous faisons parvenir ci-après les arguments qui motivent notre opposition à ce projet.

Ce dossier comprend trois parties :

1. Un long chapitre regroupe les arguments, inquiétudes, propositions et questions provenant des débats au sein de notre association ou recueillie par l'intermédiaire du site [www.provalterbi.ch](http://www.provalterbi.ch).
2. L'opposition proprement dite, distribuée selon une opposition ferme au dossier tel que présenté et suivie de propositions de modifications pour une négociation dans une phase ultérieure.
3. Quelques annexes.

Nous souhaitons que ces éléments puissent servir à alimenter les débats en cours. En tant que citoyens, nous souhaitons également recevoir des réponses aux questions posées.

## arguments, inquiétudes, propositions et questions

### 1 un dossier sans garantie

Le dossier présente la situation sous un jour minimaliste, et fait état d'une promesse de révision du dossier si l'augmentation des vols dépasse 12 % deux ans de suite.

- Que se passera-t-il lors de cette nouvelle consultation ?
- Quelles sont les garanties d'une information claire, honnête et d'une prise en compte véritable de l'avis des populations concernées ?
- Est-il possible de revenir à l'état actuel, alors que des investissements énormes auront été consentis ?

Le trafic aérien se développe, surtout les vols à bas coûts. Bâle-Mulhouse est justement une base Easy jet. Un nouveau terminal vient d'être inauguré, une *cathédrale*, annonce la RSR du 7.6.2005.

L'objectif de l'investissement, 69 millions de francs suisses, est de passer de 2,5 millions de passagers à 6 millions le plus rapidement possible. Alain Groff, responsable des transports publics de BS annonce dans *Léonardo* n°4/2005, p. 28, *que le canton de Bâle-Ville ... s'est engagé à améliorer la desserte (d'EuroAirport BM) par train...l'assemblée fédérale a réservé 2% du crédit LGV pour la connexion à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.*

- Comment croire que le développement du trafic sur le Jura sera mesuré, puisqu'aujourd'hui déjà plus de 40% du trafic passe au-dessus du Jura ?
- Le poids des investissements et des bénéfices espérés ne parle-t-il pas plus fort que les droits démocratiques de 70'000 Jurassiens ?
- Quel est le coût véritable de l'opération ILS34 et des équipements annexes et quel est le chiffre d'affaires espéré ? Où ira le bénéfice de cette opération ? Quelle sera la part du Jura ?

Il existe déjà des survols plus importants, par exemple les 5,6,7 juin, sans information préliminaire, et sans réponse satisfaisante aux questions posées.

Voici, par exemple un échange de courriels :

## Pro Val Terbi

---

-----

de PVT, LJFy au Service des transports, 6.6.05, 20.23

drôle de journée : trafic aérien plus intense que d'habitude, déjà hier. Que se passe-t-il ?

Un fort bruit à 13.30, un autre fort maintenant à 20.20 et toute l'après-midi des passages relativement bas, dans les nuages.

Sais-tu si qqc est modifié ? Merci et à bientôt

-----

de Délégué aux transports, 7 juin 2005 06:44

J'ai aussi remarqué. Aucune idée sur les causes.

-----

de Délégué aux transports, 7 juin 2005 06:59 à admin.ch

il nous a été signalé au dessus du Val-Terbi (Est du Canton du Jura) lundi 6 juin à 13h30 et à 20h20 de forts bruits aériens ainsi que des passages d'avions l'après-midi à relativement basse altitude. De manière générale, il a été constaté un trafic plus intense ces deux derniers jours.

Je vous prie de m'indiquer ce qu'il en a été et les causes de tels événements.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de mes salutations distinguées.

D.A. Délégué aux transports, République et Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie

----

7 juin 2005 09:01 de bazl.admin.ch> 07.06.2005 08:55

Bonjour M. A.,

A première vue et de façon tout à fait informelle, je peux répondre à votre question de la façon suivante. Il pourrait s'agir de deux types d'événements:

- un exercice des Forces aériennes
- des tests aéronautiques
- des vols à vue à basse altitude dans les limites de la loi

La loi sur l'aviation civile stipule qu'en vol à vue, les hauteurs minimales de 150m au-dessus du sol et 300 mètres au-dessus des zones à forte densité des agglomérations doivent être respectées. Pour le vol aux instruments, donc pour les avions de ligne, il est quasi impossible de voler aussi bas. Par contre, l'industrie aéronautique peut effectuer, sur autorisation de notre office, des tests afin de vérifier que les systèmes anti-collision fonctionnent. Cela veut dire que les avions doivent descendre assez bas. Les avions vont là où le terrain présente une configuration intéressante pour le test de ces appareils. Ces tests sont toutefois occasionnels.

Cela peut être un élément de réponse. L'aéroport de Bâle vous a peut-être amené d'autres éléments.

Je suis absente le reste de la journée mais me tiens à votre disposition pour davantage d'éclaircissements. Si il convenait de faire une recherche, il serait nécessaire d'avoir le numéro d'immatriculation des appareils. Mais il est aussi fort possible que les limites légales n'aient pas été dépassées.

Bonne journée et à bientôt

----

7 juin 2005 18:13

## *Pro Val Terbi*

---

Voici la réponse de l'aéroport de Bâle.

>>> <enviro@euroairport.com> 07.06.2005 16:56 >>>

Bonjour Monsieur

Après vérifications à l'aide de notre système de surveillance CIEMAS, nous n'avons trouvé aucun mouvements correspondant à votre demande, c'est-à-dire du lundi 06 juin 2005 à 13h30 et 20h20.

En effet **aucun atterrissages, ni décollages de notre plate-forme n'ont survolé le Val-Terbi**

Respectueusement

Où donc allaient ces avions ?

Il n'y a pas de transparence, pas d'étude d'impact, la décision date pourtant de décembre 2001. Les expériences de demande d'éclaircissements sur des vols nouveaux, adressées au Service des transports et relayées à l'OFAC puis à l'aéroport de Bâle-Mulhouse ont reçu de ces deux derniers organismes des réponses complètement fantaisistes. Quel crédit peut-on accorder à des administrations extérieures au canton qui traitent les habitants de la RCJU comme quantité négligeable ?

- Quel crédit accorder à des instances qui répondent ainsi ?
- Quelle confiance accorder à une direction qui met quatre ans avant d'informer le public ?

## **2 une charge de nuisances déjà forte et qui va augmenter**

---

### **Le bruit des décollages**

Il est déjà très présent, même si les avions passent à haute altitude.

Samedi matin 7 mai, un vol toutes les 10 minutes en début de matinée.

Dimanche 5 juin, lundi 6, mardi 7, passages d'avions sur des trajets Sud-Nord inhabituels, axe Vermes-Courchapoix/Corban. Altitude : autour de 2000 m.

Pas de réponse claire de l'OFAC à la question du service des transports, voir l'échange de courriels ci-dessus.

### **Les résidus de kérosène**

Les transports aériens consomment de grandes quantité de kérosène. Le Jura sera paradoxalement protégé des vidanges de sécurité avant atterrissage ( ce sera déjà fait avant l'arrivée sur le Jura) mais il recevra une quantité de résidus de combustion bien plus importante.

- Y a-t-il des études d'impacts sur l'environnement et la santé des habitants ?

## ***Pro Val Terbi***

---

- Où sont-elles disponibles ?

La santé des habitants est confrontée à une pollution sonore forte et à la présence de résidus de combustion dans l'air.

- Au profit de qui, et de quel droit ?

### **Le bruit des survols d'approche**

Oui, le bruit est ressenti différemment d'une personne à l'autre. Oui encore, il y a des agressions sonores plus fortes que celles du trafic aérien, par exemple les tondeuses à gazon (surtout celles des voisins !), les tronçonneuses, les motos et tracteurs, le trafic routier, en particulier bus et camions, les petits avions de tourisme, surtout ceux qui font de l'acrobatie ...

Ces agressions sonores, même vives, sont cependant limitées dans le temps et il y a, le plus souvent, possibilité de s'entendre avec le producteur de décibels.

Dans le cas du trafic aérien, nous constatons que le bruit est particulièrement désagréable quand on se trouve juste au-dessous des trajectoires. Et surtout, la répétition des passages augmente la fatigue nerveuse.

Or, nous avons constaté durant deux journées d'observation, dans une région exposée de manière similaire à celle qui s'annonce sur le Jura, des moments calmes, mais aussi le passage de véritables convois d'avions qui se suivent à la minute, provoquant chacun 30 à 60 secondes de ronflements et de sifflements, suivis de 30 secondes de calme relatif. (Trasadingen, château de Kussaberg, voir [http://www.provalterbi.ch/rubrique.php3?id\\_rubrique=10](http://www.provalterbi.ch/rubrique.php3?id_rubrique=10))

Nous ressentons déjà des nuisances sonores du trafic aérien, provenant des décollages. Pourtant, les aéronefs sont très vite à haute altitude, entre 3000 et 5000 m, mais on les entend, et ils sont de plus en plus nombreux.

### **Étude du bruit**

Le document est muet quant aux prévisions de bruit sur le Val-Terbi, se concentrant sur les zones contiguës à l'aéroport ! A noter que la majorité des secteurs bâtis de notre région sont en zones d'habitations tranquilles au sens de l'ordonnance sur le bruit et que les valeurs de planification de cette dernière devraient au moins être mises en relation avec les nuisances attendues. De plus le niveau énergétique équivalent *Leq* mérite d'être précisé par certains niveaux de bruit statistiques tels que L1 et L50 . Considérant les éléments qui précèdent, nous estimons que les éléments demandés aux points 1, 3 et 4 ainsi que des assurances concernant le point 2 doivent impérativement être fournis par la DGAC.

### **Atteinte au sommeil**

Actuellement déjà, il y a des survols tôt le matin et tard le soir, et il s'agit de vols à altitude plus élevée que celle qui nous est promise avec l'ILS 34.

## ***Pro Val Terbi***

---

- Quelles en seront les conséquences sur le sommeil ? Sur la santé psychique et physique des Jurassiens ? Y a-t-il une étude d'impact ?

### **Plan directeur et protection contre le bruit**

Le PDG, fiche 4.05, prévoit des dispositions de lutte contre le bruit du trafic au sol, conformément aux dispositions fédérales. Il établit un cadastre des nuisances sonores. Nous sommes loin d'avoir investi les sommes nécessaires pour atteindre simplement les normes légales.

- Pourquoi accepter d'augmenter encore les nuisances sonores alors que nous n'arrivons pas à mobiliser les crédits nécessaires pour assainir les secteurs désignés pas la loi ?
- Pourquoi mettre en danger les quelques zones qui sont actuellement considérées comme saines sur le plan sonore ?
- Est-il raisonnable d'investir des millions au sol, pour diminuer les agressions sonores du trafic routier et de voir ces efforts anéantis par des nuisances aériennes ?

### **3 une région sacrifiée**

---

Un pays vert, un Jura ouvert, un lieu où il fait bon vivre et voilà une menace qui nous tombe dessus, en 2005 alors que le projet date de 2001. Tout le Jura pâtera de ce projet même si on laisse croire que quelques communes du Val Terbi seulement seront touchées.

Le plan d'extension de la zone de survol part de Porrentruy, Alle, Courgenay et traverse tout le Jura en direction de Balsthal. Les zones d'accès passent par l'Ajoie et les Franches-Montagnes. Les zones d'attente se trouvent au-dessus de la vallée de Delémont et de la Montagne de Moutier.

Un bon nombre de citoyens jurassiens ont choisi de vivre ici, malgré un temps journalier de déplacement parfois fort long, pour pouvoir bénéficier d'un cadre de vie choisi. Aujourd'hui déjà, la cadence des vols a augmenté. Leur altitude est plus élevée que ceux qu'on nous annonce et déjà, nous trouvons que c'est désagréable.

- Qu'en sera-t-il avec les nombreux vols annoncés et avec le développement probable de l'aéroport ?

### **Le Jura en général, est considéré comme à survoler sans souci**

C'est la vision des centres sur les périphéries, parce que la densité de la population y est faible.

Ces régions périphériques sont pourtant indispensables à la vie des centres urbains. Ce sont des poumons, des espaces de ressourcement et des lieux privilégiés d'habitation.

Le projet constitue une atteinte grave à la richesse principale, l'habitat calme dans un pays vert, et ceci sans participation aux avantages de la proximité d'un aéroport

## ***Pro Val Terbi***

---

- À qui profite Euroairport ?
- Quelle est la proportion d'utilisation d'EuroAirport par les Jurassiens, par rapport à la fréquentation d'autres aéroports ?

Une majorité forte financièrement, impose les nuisances causées par ses besoins à une minorité déjà pénalisée par ses faibles ressources.

Le Val Terbi, région la plus menacée par le projet d'après la loi, est une zone d'habitation en constante progression depuis le début du 20e siècle. De nombreux pendulaires habitent cette région, à proximité du noeud de communications de Delémont.

Si les avions font fuir les habitants, ce seront ceux qui ont les moyens de le faire, donc ceux qui font vivre les finances communales. De plus, les efforts pour accueillir de nouveaux contribuables seront annihilés.

- Qui prendra en charge le financement des infrastructures nécessaires à la survie de nos communes ?

### **La limite légale des 2000 m ne tient pas compte du relief.**

Aucun profil en long ne permet d'apprécier les hauteurs de survol. A cet égard le profil de descente figurant en page 38 est totalement trompeur, puisque Vicques, par exemple, se situe à quelque 50 km de la piste selon la courbe enveloppe de la page 37 et qu'en conséquence le survol du village s'effectuerait bien au-dessus de 2000 m. En réalité, Vicques et toute la vallée de Delémont seront survolés à l'altitude la plus basse possible au-dessus de 2000m. C'est la position la plus basse que recherchent les pilotes pour assurer la meilleure approche.

Par ailleurs il est intéressant de noter que les avions en provenance de l'Ouest survoleront Delémont et Courroux avant Vicques, or la capitale n'a jamais été citée jusqu'à ce jour.. Un profil en long précis permettrait certainement de montrer que la différence d'altitude de survol entre Courroux et Vicques n'est pas si importante, au point subitement de ne plus engendrer de nuisance.

- Qui peut ou doit fournir ce profil ? À notre sens, il devrait faire partie du dossier de présentation.

## **4 tourisme et bruit**

---

Le nouveau président de Jura Tourisme, dans le Quotidien jurassien du 9.6.05, en p.5, prétend que le trafic aérien est tolérable et qu'il suffit de ne pas y faire attention. Or le bruit agit sans que le sujet en prenne conscience, par exemple directement sur la qualité du sommeil. (voir OFPEP, Environnement n° 2/20005, p.21, le *Dormograph* développé par l'EPFZ [www.ssg.ethz.ch](http://www.ssg.ethz.ch) )

- Comment concilier les propos de Jura Tourisme avec les études fédérales sur les effets du bruit ?

## Pro Val Terbi

---

- Pourquoi les études qui démontrent que le bruit est directement générateur de troubles de la santé, deviendraient-elles caduques ?

La revue Environnement n°2/05, de l'OFEFP, division Lutte contre le bruit signale en page 9 :

*Pour que nous puissions continuer à jouir de moments de paix **comme dans les Franches-Montagnes**, la Confédération doit élargir sa lutte contre le bruit. Il ne faut pas seulement empêcher que les nuisances sonores dépassent un certain seuil, mais aussi préserver le calme de certaines régions.*

- La nouvelle situation sonore du Jura aura-t-elle un effet sur le tourisme jurassien ? Dans quel sens ?
- Est-ce que les touristes arrivés dans le Jura par le biais d'EuroAirport compenseront ceux qui n'y viendront plus parce que le ressourcement recherché n'y sera plus possible ?
- Quelles sont les richesses architecturales, culturelles, artistiques, sportives qui seront assez fortes pour attirer quand même des touristes dans le Jura et les inciter à y séjourner ?
- Qui fournira aux touristes des casques sonores de visites qui les préserveront des bruits désagréables ?

Rappelons au passage que les Franches-Montagnes se trouvent à 1000 m. Les avions qui les survoleront à 2200 seront à 1200 m. du sol ...

### Tourisme et vol de pente

Les sports aéronautiques sont une passion jurassienne. Depuis quelques années, le vol à voile, puis surtout l'aide delta et le parapente décorent le ciel de nos régions. L'attrait touristique du vol de pente est réel. Une fiche du PDG RCJU, 3.22.5, est consacrée au vol libre. Elle parle déjà de Bâle-Mulhouse :

Le vol libre (parapente et delta

a) est une activité sportive et de loisirs. Elle nécessite l'aménagement de sites d'envol, parfois situés en forêt. Le déplacement d'un matériel relativement lourd est nécessaire pour la pratique de ce sport, d'où la nécessité pour les pratiquants du vol libre d'emprunter un chemin forestier jusqu'à certaines aires d'envol. Dans ces cas, l'autorisation d'accéder en véhicules à moteur au site d'envol est liée à la validation des aires d'envol par les instances cantonales et communales.

Pour les places d'atterrissage, celles-ci varient en fonction des travaux agricoles. Il est du ressort du club de vol libre de demander l'autorisation d'atterrissage au propriétaire et de s'arranger avec les agriculteurs.

Actuellement, 17 sites sont utilisés dans le canton du Jura, et ouverts gratuitement aux utilisateurs. Quelques balises ont également été posées pour connaître la direction et la force du vent. Les vols sont autorisés jusqu'à une altitude de 3050 m. **Cette activité pourrait être compromise si les couloirs d'approche de l'aéroport de Bâle-Mulhouse devaient être étendus au massif du Jura.**

CONCEPTION DIRECTRICE



## *Pro Val Terbi*

---

1 Promouvoir sur l'ensemble du territoire cantonal un tourisme doux et des activités de loisirs, en lien avec la nature, la culture et la santé, par l'aménagement d'équipements et d'infrastructures.

L'espace aérien situé à proximité de Delémont et dans le Val Terbi ne sera plus accessible aux adeptes du vol de pente (aile delta, parapente).

Comme les pratiquants de l'aile delta et du parapente, nous nous opposons formellement à l'interdiction d'utilisation de l'important espace aérien jurassien touché par le projet ILS34. Nous nous opposons également à l'interdiction d'utilisation des sites existants à proximité (ou dans) la zone d'approche (Raimeux - départ Nord, par exemple).

- De quel droit le projet ILS34 sacrifie-t-il une partie du Jura et ses habitants en faveur de la sécurité des vols de l'aéroport Bâle-Mulhouse ?
- A quoi sert-il de consacrer du temps, de l'énergie, des ressources financières pour construire de belles dispositions légales si elles deviennent caduques au premier projet économique venu de l'extérieur ?

Cette situation n'est pas acceptable et nous vous demandons de retirer le projet en question.

### **5 Des interrogations techniques, des contradictions et une région étrangement oubliée**

---

La rose des vents à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, indique que le choix de la piste 34 pourrait être beaucoup plus fréquent qu'annoncé, surtout si les Français, à juste titre, revendiquent que les avions posent systématiquement contre le vent, même faible. La rose des vents figure dans le dossier de consultation, p. 20, mais le schéma n'est pas clair et de mauvaise résolution.

La carte d'approche officielle sur la 34 ne prévoit qu'une variante, depuis le sud-ouest (virages sur le Val Terbi). L'approche symétrique par le sud-est doit exister, ce qui réduirait du coup la charge au-dessus du Val Terbi de 50% environ.

- Pourquoi cette procédure n'existe-t-elle pas?

A Zurich, l'approche sur la 16 et 14 se fait équitablement depuis le nord-ouest (Leibstadt) et depuis le nord-est (Schaffhouse). Et l'argument, en cas d'approche depuis le sud-est, d'une gêne avec le trafic de et vers Zurich ne tient pas! L'intendance n'a qu'à suivre. Ce n'est pas le seul endroit au monde où deux aéroports sont si proches.

Il serait par contre intéressant de voir la répartition socio-professionnelle de la région située au sud-est de l'axe d'approche de la 34!

- Quelles corrélations pourrait-on établir ?

Si l'on considère les nuisances existantes et une répartition équitable entre les quatre zones d'approche ([voir http://www.provalterbi.ch/article.php?id\\_article=3](http://www.provalterbi.ch/article.php?id_article=3)), l'approche sur la 34, n'est que justice,

## *Pro Val Terbi*

---

d'un point de vue global et éthique. En tant que telle, on ne peut s'opposer à l'idée d'une approche aux instruments sur la 34. Par contre:

- LES populations concernées, pas seulement celles du Val Terbi, doivent très exactement savoir ce qui les attend. On ne peut pas tout simplement leur dire, *vous verrez et entendrez, ce n'est rien du tout!*
- La proximité de Bâle-Mulhouse est un avantage économique qui a son prix. Mais ce prix doit être le plus léger possible et bien compris. Il n'y a donc pas de raison pour protéger des nuisances toute une zone qui profite aussi des avantages de l'aéroport (sud-est), au détriment exclusif d'une autre (sud-ouest).

## **6 des paradoxes**

---

De gros efforts légaux visent à protéger l'environnement, les forêts, le paysage, l'eau, l'air, le calme, et, brusquement, un dispositif "légal" vient tout bouleverser. Les règlements actuels stipulent : pas de feu de déchets de jardin, mais nous aurons des suies et des déchets de kérosène en augmentation exponentielle ; pas de circulation automobile en forêt, mais on les survolera à faible altitude ; pas de tondeuse durant les heures de repas et de repos, mais des avions défileront en continu; lutte contre le bruit des routes et du trafic au sol, mais autorisation des pollutions sonores aériennes.

- Où se situe la cohérence entre les différentes dispositions légales ?

## **7 une atteinte au patrimoine**

---

Souvent cette réflexion revient : *ma seule fortune, c'est la maison que j'ai construite, mes économies, mon énergie ont permis de construire un foyer pour abriter ma famille. Quel sera l'avenir qui m'est réservé ?*

L'habitat est la principale richesse du Jura : nous gagnons en moyenne moins que dans d'autres cantons, nous payons des impôts conséquents, mais il est plus facile qu'ailleurs de construire ou d'acheter un chez soi. Cette possibilité est un des facteurs principaux du développement des communes jurassiennes.

L'atteinte aérienne, par pollution sonore et chimique va faire chuter la valeur des patrimoines et personne ne remboursera. Qui voudra acheter à un prix normal, une maison soumise à de perpétuels survols, bruyants et polluants ? Une estimation parue dans un journal bâlois parle d'une perte de valeur immobilière de 750 millions pour la région de Bâle.

Des compagnies, des sociétés, des individus feront des bénéfices et jouiront de facilités sur le dos des citoyens sans qu'ils n'y trouvent aucun avantage. C'est un vol de propriété commune et ce qui restera, ce seront les nuisances.

Une taxe d'aéroport de quatre francs par passagers, en 2005, rapporterait 2,5 millions x 4, soit 10 millions, et l'on prévoit de passer à 6 millions de passagers, soit 24 millions produits par une taxe de

## ***Pro Val Terbi***

---

4 francs ...

- Quelle sera la part jurassienne ?
- Prévoit-on un dédommagement pour des collectivités ou des individus ?
- L'aéroport fonctionne depuis de nombreuses années, existe-t-il un bilan précis des apports économiques directs au Jura ?

### **Écotourisme agriculture biologique ou intégrée**

L'évolution de l'agriculture en Suisse affronte des scénarios difficiles. Une des possibilités à explorer, consiste à développer l'écotourisme lié au monde agricole, sous forme d'hébergement, d'accueil, de tables et chambres d'hôtes, de découverte de la région. Une autre tient au développement de l'agriculture du côté biologique ou intégré.

L'arrivée du trafic aérien remet ces pistes en question.

- Quelle est l'évolution prévisible de l'agriculture jurassienne ? Quelle sera l'influence du trafic aérien sur ces perspectives ?
- Si une étude d'impact existe, quels sont ses résultats ?

### **8 pourquoi ne pas conserver l'accès actuel ?**

---

Cette réflexion revient souvent. Il y a bien sûr le souci d'échapper à une menace en priorisant son propre point de vue, mais les accès actuels passent au-dessus d'une zone industrielle et au-dessus de zones où les habitations ont été construites en connaissance de cause, l'aéroport existait déjà .

- Comment répondre à cette question qui tend à maintenir EuroAirport dans son envergure actuelle ?

### **9 risques insidieux ou accidentels : l'alimentation en eau potable**

---

Le Jura a besoin d'eau potable pour se développer. Vivre dans le Jura suppose un accès à l'eau potable. Si notre canton paraît bien arrosé, riche en rivières, il est très fragile en ce qui concerne les réserves d'eau potable.

Le massif de la Scheulte est un réservoir précieux. La captation de la Combe des Aa, à Mervelier, alimente déjà trois villages : Mervelier, Montsevelier, Corban. Des projets d'interconnexions des réseaux d'eau avec d'autres communes existent. Cette captation est alimentée par un vaste bassin versant qui court jusqu'aux limites des communes de Mervelier, Vermes et La Scheulte.

Le projet ILS34 place la zone de virage et de préparation de mise en ligne sur le haut du Val Terbi, le massif de la Hohe Winde et de la Scheulte, jusqu'à Balstahl.

## *Pro Val Terbi*

---

Cette zone est précisément celle qui devra faire face aux situations difficiles des appareils en approche.

- Que se passera-t-il en cas d'accident ? Quelles seront les suites d'un simple lâcher de carburant ? Existe-t-il un plan de remplacement pour l'alimentation en eau du Haut Val Terbi ?
- Pourquoi prendre des risques inutiles ?

Beaucoup de fermes sur les hauts du Val Terbi, jusqu'à Elay, ont une source privée, non contrôlée fréquemment pour les polluants.

- Qui prendra en charge la surveillance de ces sources ? Selon quelles dispositions ?

Un DC9 qui accélère pour changer de cap : 1 tonne de kérosène qui part en fumée. Après combustion, les déchets retombent et au passage nous offrent dioxyde de carbone et renforcement de l'effet de serre. (voir article en annexes, les suies au sol, <http://www.lisa.univ-paris12.fr/IMA/operations.htm> )

Le talon d'Achille de l'aviation : <http://europa.eu.int/comm/research/rtdinfo/fr/28/aero3.html>

L'aviation a deux talons d'Achille : la pollution sonore et la pollution atmosphérique. En dépit des progrès énormes accomplis pour réduire ces nuisances majeures, les perspectives d'expansion soutenue du transport aérien mondial posent désormais, sur le terrain de l'environnement, un défi de taille à l'ensemble de la recherche aéronautique.

## **10 Un dossier qui laisse une drôle d'impression**

---

A la lecture de la partie 3 du dossier intitulée "ILS34. Les principaux impacts environnementaux", nous constatons que l'information est trop lacunaire :

- La carte de la page 37 ne situe pas les communes du Val Terbi ; en outre aucune échelle n'est précisée. Pour avoir des renseignements plus précis, il faut les chercher sur la version alémanique du site de l'OFAC. Pourquoi cette imprécision ?
- La légende de la carte précise que les trajectoires liées à la surface délimitée par des traits bleus (avions en provenance du Nord) sont susceptibles d'être modifiées ! Comment s'y fier ?

Des accès principaux sont indiqués par de petites flèches. Ces petites flèches représentent de gros impacts pour la plus grande partie du Jura : Ajoie, Franches-Montagnes, Vallée de Delémont, soit 43 % des accès actuels d'après la carte de la page 21.

- Les flèches marquant les accès ont disparu sur la carte reprise dans le dossier résumé, largement diffusé. Pourquoi ? - comparer la carte p.37 du dossier complet et p.9 du dossier résumé.

## ***Pro Val Terbi***

---

### **Les cartes de survol précises ? il faut les chercher dans la version allemande !**

Le site fédéral de proposition du dossier renvoie pour le français, au dossier de la DGAC France. Les cartes concernant le Jura sont peu précises et à une échelle discutable.

En revanche, dans le dossier en allemand, on trouve une carte précise de la région mise en cause (couloir radar et accès au-dessus de Vicques-Courchapoix-Corban-Mervelier la Scheulte).

- Pourquoi cette différence de traitement ?
- Est-ce simplement de la légèreté, un oubli de vérification ou plutôt un parti pris de considérer les communes suisses parlant français comme négligeables ?

### **La décision prise en 2001 est mise en consultation en 2005**

Ce projet remonte à décembre 2001 et on nous demande notre avis aujourd'hui seulement. C'est inadmissible.

- Comment les autorités jurassiennes sont-elles représentées dans les autorités qui gèrent EuroAirport ? Qui fait partie de la commission tripartite ?
- Y a-t-il eu des délégués jurassiens dans les séances de consultation durant la période 2001-2005 ?

### **Garanties floues**

En examinant les divers aspects fragiles du dossier, des questions surgissent à propos des garanties à obtenir et de la durabilité des engagements.

- Qui garantit les clauses d'un accord et quelles sont les possibilités de retour au statut antérieur ?

## **11 les arguments invoqués : la sécurité**

---

Le principal argument avancé, forcément louable, est la sécurité. Celle des passagers sera augmentée d'un facteur 5 (étude anglaise de la Flight Safety Foundation), alors que celles des habitants des régions nouvellement survolées sera réduite d'un facteur 46.

Il y a donc échange d'une probabilité d'accident (déjà très faible) contre des atteintes bien réelles et permanentes à la santé des populations (atteintes dues au bruit et à la pollution de l'air). Dans les faits, c'est un déplacement du risque d'une population (les passagers) vers une autre (les habitants des régions nouvellement survolées), et non une augmentation réelle et globale de la sécurité.

- Est-ce que les arguments financiers sont prioritaires par rapport aux arguments humains ?

L'approche aux instruments (ILS - Instruments Landing System) est une procédure d'approche et non une procédure d'atterrissage de sécurité. Le système de sécurité d'atterrissage en cas de

## ***Pro Val Terbi***

---

mauvais temps ou pour les atterrissages d'urgence se nomme GCA (ground-controlled approach). Aucune indication quant à l'installation d'un tel système n'est mentionnée dans le projet. L'ILS est surtout utilisé pour mieux gérer le trafic, notamment lorsque celui-ci est important. Les risques liés à l'ILS sont une distorsion possible des rayons radios par des constructions ou des montagnes proches. L'aéroport de Nice en est d'ailleurs dépourvu pour cette raison. L'ILS34 provoque le survol d'une région montagneuse, le Jura. Il en résulte un accroissement évident des risques.

Les derniers accidents en Suisse ont eu lieu aux abords d'aéroport équipés d'ILS.

### **12 les arguments invoqués : les finances**

---

La DGAC (<http://www.dgac.fr/>) informe des raisons économiques : le déroutage des avions en cas de très mauvais temps coûte de l'argent aux compagnies aériennes et par conséquent à l'aéroport (perte des rentrées financières liées aux mouvements).

Une remise des gaz, un changement de cap sur un avion de type DC9 peut coûter une tonne de kérosène.

Toujours selon la DGAC, les augmentations du trafic seront mieux gérées grâce à l'ILS qui permet la séparation améliorée entre les arrivées et les départs. Augmentation prévue du trafic, 2.5 millions de passagers en 2003 / 4,3 millions à moyen terme / 6,5 millions à long terme = 2.6 fois la valeur initiale actuelle ).

L'argument économique est donc confirmé par les promoteurs du projet. Il est inacceptable qu'une augmentation des profits économiques de compagnies privées soient réalisés aux dépens de populations indépendantes. Un article du Basler Zeitung estime les pertes en valeurs immobilières à 750 millions pour les populations touchées.

#### **Vers une diminution des valeurs officielles et des valeurs locatives ?**

Il va de soi qu'en cas de survol de Mervelier, par exemple, une diminution des valeurs officielles des biens immobiliers sera exigée, avec encouragement à nos concitoyens de faire de même. Elle entraînerait une perte proportionnelle des rentrées fiscales.

- Les finances cantonales subiront-elles des conséquences de la nouvelles approche ? Une étude existe-t-elle ?

### **13 les arguments invoqués : les nuisances**

---

Le déplacement des nuisances des populations riveraines vers des populations éloignées est également inacceptable. L'aéroport existant depuis plus de 50 ans, on peut supposer que la très grande majorité des riverains ont volontairement choisi de s'installer dans sa proximité, surtout si l'on considère, selon les indications du DGAC, qu'une forte augmentation de l'urbanisation de la zone sud a été constatée ces dernières années. Ils en retirent les avantages qui sont liés à cette proximité (accès aux zones urbaines, coûts des terrains réduits, etc.).

## ***Pro Val Terbi***

---

L'aéroport profite aux populations qui peuvent s'y rendre en moins d'une heure de voiture (indication de la DGAC), ce qui n'est pas le cas des habitants du Val Terbi. Il est logique que ceux qui profitent d'un avantage en subissent proportionnellement les nuisances.

La zone d'approche doit donc impérativement être réduite et rester hors des limites du Val Terbi.

La population du Val Terbi, ainsi que celle de tout le Jura, subit une lourde charge fiscale, doit entreprendre de longs déplacements pour se rendre au travail ou aux activités régionales, et n'a pour compensation que le calme retrouvé lorsqu'elle rentre chez elle et s'installe sur ses terrasses. Lui enlever ce dernier élément, qui la maintient sur sa terre, est prononcer l'arrêt de mort de tout potentiel de développement dans la vallée. Les nuisances actuelles liées à la circulation automobile en fin de semaine dépassent déjà la limite du tolérable.

Des nuisances supplémentaires tout au long de la belle saison seraient insupportables.

Deux tiers des survols prévus seraient effectués entre avril et août, l'après-midi et le soir.

Le total de 4600 vols par an à l'introduction du système, multiplié par l'augmentation prévue de 2.6X, représente un total de 12'000 vols ! La gêne actuelle par les survols à haute altitude est déjà importante.

Le fait de faire faire demi-tour aux avions (arrivée par l'ouest ou le nord, puis demi-tour au sud de Mervelier) pour une approche par le sud prolonge encore le temps de survol (d'autant plus si l'avion arrive du sud) et donc la pollution et les nuisances liées.

La santé doit être absolument prioritaire sur toutes les autres considérations.

- Qui suivra l'augmentation prévisible des consultations médicales pour problèmes respiratoires liés à l'augmentation de la pollution (voir par exemple dans le site de l'OFEFP la rubrique intitulée 'la pollution remplit...les cabinets des médecins') et qui supportera les frais induits ?

### **14 les arguments invoqués : la procédure**

---

La présentation du projet, faite à Courroux le 26 avril 2005, montre des lacunes en matière de droit, de procédure et d'informations. D'une part, l'ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté de l'espace aérien (OSS - RS 748.111.1) devrait inciter l'OFAC et les Autorités fédérales de protection de la population à octroyer un droit de recours aux citoyens suisses, en Suisse. On peut attendre de ces autorités qu'elles s'appliquent à défendre les intérêts la population suisse en priorité.

Aucune indication quant aux nuisances sonores n'a été donnée, à part qu'elles ne dépasseraient pas les limites de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB - RS 814.41). Cette dernière ordonnance donne des valeurs allant de 55 à 70 dB(A) selon les degrés de sensibilité (art.43). On peut y voir une volonté de rétention d'information dans un but particulier, d'autant que la valeur moyenne est déjà très élevée (62.5dB(A)).

Aucun cadastre de bruit (art 37) n'était disponible. La seule information était la similitude du bruit à

## *Pro Val Terbi*

---

une conversation, ce qui équivaut selon le tableau de l'OFEFP à environ 60 dB(A). Cette valeur est très importante et aura des incidences sur la santé. Les enfants seront particulièrement touchés.

Aucune étude d'impact n'a été présentée conformément à l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE -RS814.011). **Selon l'art. 2, al. 1 lettre a, il y a soumission à une EIE (Étude d'Impact sur l'Environnement) lorsque la modification d'installations existantes modifie notablement son mode d'exploitation. Sont soumis à une EIE, selon le point 14.2 de l'annexe, les champs d'aviation avec plus de 15000 mouvements par an (Bâle-Mulhouse = 88000 mouvements /an). Le résultat de l'EIE doit permettre à l'autorité compétente de se déterminer sur l'autorisation ou non du projet.**

Le fait que l'OFAC ait donné son accord préalable sans EIE démontre un **flagrant vice de forme**, et donc la défense, une fois de plus, d'intérêts particuliers avant les intérêts généraux.

Conformément à l'article 8 al. 3 OEIE, les atteintes sensibles à l'environnement du projet ILS34 aurait dû conduire les requérants à soumettre un dossier à l'autorité compétente au sens de l'article 14 OEIE, qui aurait du être communiqué au service spécialisé de la protection de l'environnement au sens de l'art. 12 OEIE pour évaluation.

- Où se trouvent les observations de ces services et autorités et quand et par quels moyens ont-elles été communiquées au public ?

### **Droit constitutionnel :**

Selon l'article 74 de la Constitution fédérale (RS101),

- 1) la Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes.
- 2) Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent (principe du pollueur - payeur). Il ressort de ce droit de base qu'en cas de mise en œuvre du projet tel que présenté, le principe constitutionnel du pollueur - payeur sera invoqué (jusqu'au tribunal fédéral si nécessaire) pour obtenir les dédommagements correspondants aux pertes financières et aux atteintes à la santé subies.

---

## **15 pour mieux se rendre compte, des essais, oui mais ...**

Les Jurassiens ont droit une expérimentation de survols sur une période à déterminer afin de démontrer ce qui se passera dès la mise en activité du projet.

- Comment organiser cette phase d'essais pour qu'elle présente vraiment la situation ?

L'expérience peut être facilement biaisée. Il s'agit de déterminer avec un groupe d'experts neutres :



## *Pro Val Terbi*

---

- le type d'appareils
- le nombre de vols
- les séquences de vols et la durée des essais : un mois ?
- l'allure de l'avion (au sens cavalier : vitesse, accélération, freinage, virage)
- une altitude vérifiable dès Boncourt et le Doubs
- des passages à la verticale des agglomérations (grosse différence si le passage est légèrement décalé) et à l'écart des agglomérations
- des passage en soirée, en matinée
- l'influence de la météo
- l'heure de la journée
- la manière d'avertir le public
- un arbitrage et un contrôle neutre, incluant les délégations politiques des cantons, voire des associations
- et encore ...

### 16 des points de contrôle et de comparaison

---

- Indication de 3 ou 4 endroits où voir des avions approcher d'un aéroport dans les mêmes conditions que celles qui sont prévues dans le projet ILS34. Que nous propose-t-on ?

Deux membres de PVT ont observé, pendant deux jours, les jeudi 2 juin et vendredi 3 juin le trafic d'accès à Kloten dans la région de Schaffhouse, plus précisément à Trasadingen, Kussaberg et Kaiserstuhl.

Le jeudi et le vendredi ne sont pas les jours de trafic maximal.

Leurs impressions :

quand le passage d'un avion ressemble au passage d'un bus, d'un tracteur, d'un camion, il est supportable, surtout si l'on ne se trouve pas exactement sous la trajectoire. Des études démontrent pourtant que le bruit des avions est ressenti comme plus agressif.

<http://www.aragge.ch/fr/nuisances/bruit/Effets-sur-Population.gif>

mais nous avons vu des avions **se suivre toutes les minutes**, et ceci quatre fois dans la journée.

## ***Pro Val Terbi***

---

Il y a quelques périodes de calme, quelques moments où les vols sont isolés, puis brusquement de véritables "convois aériens".

Même si dans un premier temps, le trafic est annoncé comme réduit à une quarantaine de journées et à 100 à 150 avions entre 12 et 20h, cette charge peut déjà se révéler difficilement supportable et tous les indicateurs sont au rouge : le trafic va augmenter. ( de 2,5 à 6 millions de passagers !)

### **17 modifications souhaitées**

---

Mervelier :

Nous prions instamment les autorités communales et cantonales de tout mettre en œuvre pour obtenir une modification du projet, et de faire en sorte que les populations ne subissent pas des nuisances dont elles ne sont pas la cause.

Différentes voies doivent être explorées : des contraintes techniques peuvent être imposées aux fournisseurs des équipements afin que les approches avant atterrissage puissent se faire par des zones industrialisées, et donc de réduire les nuisances aux zones rurales éloignées.

L'installation d'un deuxième ILS pour une approche par l'ouest, combinée avec l'ILS34 prévu réduirait la zone d'impact.

Le virage aux instruments à l'approche de l'aéroport n'a jamais été évoqué mais doit être de l'ordre du possible dans l'état actuel de la technique. Au besoin, un autre fournisseur d'ILS doit être sollicité si le fournisseur actuel n'est pas en mesure de donner satisfaction sur ce point. Dans tous les cas, la zone de nuisance, dans le cadre d'un développement durable, doit être restreinte et non pas étendue.

La sécurité des passagers et les finances des compagnies aériennes profitant principalement du projet, une taxe d'aéroport de quelques francs destinée spécifiquement à ces améliorations permettrait une modification éventuelle de la ligne d'atterrissage ou un aménagement de la piste ouest-est ? Aucune proposition dans ce sens n'a, jusqu'à aujourd'hui, été présentée.

#### **Couloir radar à déplacer vers l'est**

Le couloir radar de prise en charge des avions (traitillé au-dessus de Montsevelier et Mervelier) porte une lourde atteinte à ces villages, même si le passage se trouve juste au-dessus de 2000 m. Les tests de comparaisons sont éloquentes, Montsevelier se trouve à 600 m et Mervelier à 560 m. L'écart avec la trajectoire est de l'ordre de 1500 m et pourtant, ce couloir échappe à la consultation !

- Est-il possible de le reporter légèrement vers l'est, de manière à éviter le survol des agglomérations ? Reste bien sûr le problème des résidus sur un des châteaux d'eau du Val Terbi.

### **18 pourquoi les accès Nord Est et Sud Est sont-ils privilégiés ?**

---

## ***Pro Val Terbi***

---

Pourquoi ne pas continuer d'accéder à l'aéroport de Bâle par les voies actuelles ? Les riverains ont choisi en connaissance de cause d'habiter dans un lieu survolé. Ce n'est pas notre cas.

Toutefois, s'il y a de nouvelles nuisances, partageons-les entre les quatre voies d'accès utilisables.

- A-t-on recensé tous les accès possibles pour l'aéroport, de manière à répartir les nuisances ?

Les accès Nord Est, par l'Allemagne et Sud Est, en symétrie de l'axe Sud Ouest, sur le Jura sont peu ou pas touchés.

- La zone qui se situe à l'Est de l'axe Oensingen Mulhouse est vierge de tout accès. Pourquoi ?

Il est tout à fait possible d'utiliser cet espace, sans entrer en contradiction avec l'aire de Kloten.

- Quel est l'argument qui justifie cette différence de traitement ?

S'il faut accepter des nuisances, d'accord, mais partageons-les équitablement !

### **19 altitude 2500m au minimum et pas de passage à la verticale des agglomérations**

---

Une autre manière de diminuer les nuisances conduirait à demander des survols plus élevés. De plus le bruit est particulièrement agressif quand l'avion passe à la verticale ou presque à la verticale. Quand, depuis la rive, on voit les avions descendre sur le lac Léman, dans l'approche de Cointrin, on n'entend pas grand-chose. C'est une autre affaire quand on se trouve sous la trajectoire d'un avion qui corrige un palier ou un virage.

- Est-il possible de placer le seuil avant descente à 2500m ?
- Est-il possible de prioriser des trajectoires d'approche qui évitent les agglomérations ?

### **21 quelques pilotes ( de quels avions ? ) prétendent que ce n'est pas grave ...**

---

#### **Les Français supportent, disent-ils.**

Dire qu'ils ne protestent pas est un peu court. C'est sur intervention du préfet du Haut Rhin, rapportant les doléances de sa région, en automne 2001, que le conseil d'administration a décidé des mesures d'amélioration en décembre 2001. Parmi ces mesures, figure l'approche sud et le dispositif ILS34.

Les accès passent sur une zone d'industries, d'après le rapport de consultation moins peuplée. Les gens y ont élu domicile en connaissance de cause.

Malgré ces remarques, nos voisins Français ont le droit de dire aux Suisses *reprenez vos nuisances !*

## ***Pro Val Terbi***

---

### **Il y a déjà des approches par le sud.**

Oui, mais par météo favorable seulement, soit lorsque la piste est visible. Les altitudes ne sont pas celles qui seront utilisées avec l'ILS34

### **Les gens du Val Terbi peuvent supporter dit un pilote d'Undervelier**

Bravo, belle solidarité et vue un peu courte !

La nouvelle extension de la zone aérienne commence à Porrentruy, Alle, Courgenay. De là elle s'étend vers le Val Terbi, Undervelier sera de la fête !

Le carrousel d'attente se situera au-dessus de la Vallée de Delémont. Nous avons appris que ce sera celui des avions qui ont des difficultés. Les cas normaux feront leur carrousel au-dessus de la France voisine de Bonfol.

Les accès principaux arrivent par l'Ajoie et les Franches-Montagnes, tout le Jura est concerné.

- Comment l'information à l'ensemble des communes jurassiennes a-t-elle été traitée ?

Si le Val Terbi est mentionné dans l'enquête, c'est parce que la loi oblige à avertir les localités qui seront survolées à moins de 2000 m (altitude réelle, niveau de la mer).

Cette altitude est définie par le niveau de la mer. Les avions qui approchent respecteront ces prescriptions avec une certaine marge et de plus, le relief du Jura veut que les Franches-Montagnards, par exemple, seront bien proches des trajectoires ...

- Nous demandons la publication de profils en long, qui montrent le relief jurassien et au-dessus, la zone des trajectoires des approches.
- Un profil sur l'axe Boncourt- La Scheulte
- Un autre profil sur Goumois – La Scheulte

## **22 oui, nous prenons aussi l'avion mais ...**

---

La vie actuelle s'articule sur les facilités de communication et d'information, sur la mobilité et les transports. Même s'il existe des excès notoires, le droit de se déplacer est à respecter. Chacun utilise l'avion, plus ou moins, évidemment.

Chacun est donc responsable d'une part des nuisances produites. Pour autant, cela ne signifie pas que l'on perde le droit de s'exprimer sur la manière d'abuser de la production et de la distribution des nuisances.

- Est-ce que les pêcheurs bretons n'ont pas le droit de lutter contre les fauteurs de marées noires parce qu'ils utilisent du mazout pour faire marcher leurs bateaux ?

## *Pro Val Terbi*

---

Rappelons aussi que la notion d'aéroport de proximité perd de son importance aujourd'hui. Le point de départ est souvent choisi en fonction des avantages du billet acquis. Les Jurassiens prennent fréquemment l'avion à Genève ou Zurich. Pour Bâle, ce sera plus l'accès à Easy Jet que l'accès préférentiel à EuroAirport.

### **23 solidarité avec les autres régions touchées**

---

Notre démarche n'est pas un simple rejet égoïste des nuisances vers d'autres victimes. Nous sommes solidaires avec les communes suisses-alsémaniques qui se battent aussi, de l'autre côté de la Scheulte. Nous avons retrouvé sur le site de Mumliswil, des arguments et des moyens identiques aux nôtres. Nous avons beaucoup apprécié le travail effectué à Binningen. Grâce à nos concitoyens alsémaniques, nous avons mesuré le retard de l'information en Suisse romande et pu accéder à des sources d'informations précieuses.

La situation zurichoise est analogue à celle de Bâle et les arguments regroupés sur les pages [http://www.admin.ch/uvek/themen/luftverk/sil/db/anlagen/d/3\\_1\\_1\\_1.htm](http://www.admin.ch/uvek/themen/luftverk/sil/db/anlagen/d/3_1_1_1.htm), pourraient être presque tous repris ici.

### **24 recours juridique**

---

Pro Val Terbi n'a pas la possibilité de faire un recours juridique dans cette affaire. Ce n'est pas son rôle, l'association n'en a pas les moyens et légalement, est trop jeune pour pouvoir recourir puisque selon

*l'art. 55 LPE, : "1 Pour autant qu'elles aient été fondées dix ans au moins avant l'introduction du recours, et pour autant que soit possible le dépôt d'un recours administratif devant le Conseil fédéral ou d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral, les organisations nationales de protection de l'environnement ont le droit de recourir contre les décisions suivantes:*

*a. les décisions des autorités cantonales ou fédérales relatives à la planification, à la construction ou à la modification d'installations fixes soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement (art. 9),..."*

- Nous demandons aux autorités cantonales, en coopération avec d'autres cantons opposés, Soleure par exemple, d'approfondir et d'actionner toutes les dispositions juridiques qui permettraient d'éviter des nuisances.
- D'engager un recours de droit administratif concernant l'accord international de l'OFAC avec la DGAC française sur le projet ILS 34 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour violation des dispositions légales de la Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE – RS814.01)

Nous n'avons pas de compétences juridiques, mais l'un de nos membres propose d'explorer ceci :

L'article 39 alinéa 3 LPE définit les obligations des autorités fédérales en

## *Pro Val Terbi*

---

matière d'accords internationaux : *"Avant d'édicter des prescriptions ou de conclure des accords internationaux, il consulte les cantons et les milieux intéressés..."*

La consultation actuellement en cours sur le projet susmentionné fait suite à un accord déjà conclu avec les autorités françaises, et qui oblige les citoyens suisses qui désirent faire opposition au projet à engager une procédure en France. L'art.39 n'est donc pas respecté, l'accord ayant été conclu avant la consultation.

Le projet ILS34 entre dans le cadre de l'application de la LPE par le fait que des nuisances nouvelles seront générées et des émissions de bruit et de polluant affecteront des zones naturelles et habitées. L'art.8 LPE prévoit *"Les atteintes seront évaluées isolément, collectivement et dans leur action conjointe."* Ces évaluations sont faites par une étude d'impact, conformément à l'art.9 LPE *"1 Avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement, l'autorité apprécie le plus tôt possible leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement; le Conseil fédéral désigne ces installations."*

<sup>2</sup> *L'impact sur l'environnement s'apprécie d'après un rapport comportant les indications nécessaires pour l'appréciation du projet selon les dispositions sur la protection de l'environnement. Le rapport est établi conformément aux directives des services spécialisés et destiné à l'autorité compétente; ..."*

L'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE – RS 814.011) rend obligatoire l'étude d'impact pour le projet ILS34, conformément à l'art.7 *"Quiconque projette de construire ou de modifier une installation soumise à une EIE au sens de la présente ordonnance est tenu, dès la phase de planification, d'établir un rapport qui rende compte de l'impact que l'installation aurait sur l'environnement (rapport d'impact)."*

Précisons enfin que l'aéroport international de Bâle-Mulhouse fait partie des installations soumises à une EIE, selon l'annexe 14.2 de l'OEIE : *Champs d'aviation (hélicoptères exceptés) avec plus de 15 000 mouvements par an.*

### **Une étude d'impact est nécessaire.**

La France, dès 2001 engage une étude environnementale stratégique en 2001 / Europe, en examinant les effets cumulatifs, les effets à long terme et les alternatives aux projets envisagés. Ces dispositions devraient aussi s'appliquer ici.

En Suisse, le droit exige une étude d'impact.

## *Pro Val Terbi*

---

### 25 **Quelle sera la position du gouvernement jurassien ?**

---

Les craintes de voir une réaction contre le dispositif ILS34 se répercuter sur les rapports de bon voisinage avec les deux Bâles reviennent souvent dans les conversations. C'est évidemment une hypothèse à creuser, mais il faut se rappeler qu'on ne respecte pas un interlocuteur qui abandonne ses arguments et qui se plie aux volontés extérieures sans faire front, courtoisement, mais fermement.

Par ailleurs, il y a de véritables questions à poser, au-delà du ressenti émotionnel de l'aéroport de proximité pour lequel les Jurassiens ont toujours eu un faible.

- Depuis 50 ans, quels ont été les apports réels de l'aéroport à l'économie jurassienne. Existe-t-il une étude approfondie sur ce sujet ?
- Si cet aéroport est si important pour le Jura, quelles ont été les revendications de l'état jurassien pour participer aux organismes de gestion d'EuroAirport ? Quels sont les résultats de ces démarches ?
- Des entreprises jurassiennes participent au développement d'EuroAirport, aux constructions des halles et des pistes. Le font-elles parce qu'elles sont jurassiennes ou parce que leurs offres sont concurrentielles ?

Nous invitons le Gouvernement jurassien à s'opposer fermement au projet tel qu'il est proposé actuellement. Nous le remercions d'avance et nous remercions tout spécialement le ministre du Département de l'équipement et de l'environnement pour les démarches et décisions prises jusqu'ici.

## Opposition formelle

### La position de Pro Val Terbi

1. La question de l'extension des approches de l'EuroAirport a de fortes incidences sur l'avenir de notre canton.
2. Le dossier qui présente le sujet est riche en zones d'ombre, il ne traite pas de la même manière les Suisses romands et les Suisses alémaniques, il est irrecevable tel quel.
3. Les aspects juridiques sont complexes, ils mêlent les droits helvétique et français. La vérification du respect des dispositions légales est du ressort du canton, elle n'est pour l'instant pas réalisée.
4. Les demandes d'éclaircissements obtiennent des réponses confuses et montrent qu'il n'y a aucune garantie sur l'évolution de cette nouvelle approche.
5. Les Jurassiens ne peuvent signer un chèque en blanc qui hypothèque les principales richesses de leur région : son cadre de vie, ses possibilités d'habitat et d'accueil de nouveaux résidents.
6. Dans l'état actuel de la question, Pro Val Terbi s'oppose fermement au projet.

### **Dans un deuxième temps, si les points ci-dessus trouvent une issue, Pro Val Terbi estime et exige :**

1. Pour des raisons éthiques, il est normal que les nuisances et les apports induits par un service commun, qui consomme des richesses publiques, soient partagés entre les divers partenaires.
2. Dans ce sens, Pro Val Terbi s'étonne de voir les quatre possibilités d'accès à EuroAirport traitées de manière différente. Une des aires, celle du Sud Est n'est pas utilisée. Ceci n'est pas acceptable par les Jurassiens.
3. Le couloir radar, au-dessus de Montsevelier, Mervelier, La Scheulte doit être décalé légèrement vers l'Est, de manière à éviter le passage des aéronefs à la verticale des villages.
4. De manière générale, le passage à la verticale ou à la quasi-verticale des agglomérations doit être évité.
5. Le passage des avions à une altitude nettement supérieure à celle qui est annoncée doit être étudiée précisément. Les réponses actuelles ne sont pas satisfaisantes.
6. Une étude d'impact en bonne et due forme doit être réalisée en respectant les normes légales



## *Pro Val Terbi*

---

suisses. Les effets sur l'environnement, l'économie, la santé, le développement du canton doivent être mis en évidence.

7. Le développement prévu d'EuroAirport est énorme et générera des taxes d'aéroport confortables. Quelle sera la part ristournée aux collectivités jurassiennes ?
8. De quelle manière les propriétaires lésés dans leur patrimoine pourront-ils exiger réparation ?
9. Une mesure de l'état de l'environnement précédant la mise en oeuvre du projet doit être prise dans l'ensemble du canton. Elle permettra de définir les véritables incidences du projet sur le Jura.
10. Des dispositions de veille sanitaire par rapport à la population doivent être envisagées. Il est possible de mettre en évidence les conséquences des pollutions sonores, chimiques et autres. A cette fin, un système de mesures et un organisme d'expertise neutre sont requis.
11. Une évaluation des visées du PDG jurassien et des effets du projet ILS doit être établie.
12. La participation des autorités jurassiennes dans les instances tripartites de gestion d'EuroAirport doit être assurée.

Nous vous présentons, Monsieur le Ministre, nos très sincères salutations.

Pour Pro Val Terbi

Louis-Joseph Fleury

juin 2005



*Pro Val Terbi*

---

[www.provalterbi.ch](http://www.provalterbi.ch)

## Suies au sol

<http://www.lisa.univ-paris12.fr/IMA/operations.htm>

Le projet " Suies émises par le kérosène des avions " (2005-2006) est coordonné par l'ONERA (Anne-Lise Brasseur) et soutenu financièrement par le Programme PRIMEQUAL du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. La pollution de l'air induite par l'aviation suscite de nombreuses interrogations alors que le transport aérien se développe constamment. Les études concernant les effets des suies émises par la combustion du kérosène dans les moteurs d'avions sont peu nombreuses et ne concernent pas les effets au sol, leur impact sur le climat, la santé, les écosystèmes et le patrimoine bâti, en zones aéroportuaires et péri aéroportuaires. Dans les zones aéroportuaires, il existe de nombreuses sources possibles de particules, notamment celles liées au transport routier et au transport aérien lui-même. Actuellement, la contribution de chacune de ces deux sources est difficile à établir.

L'étude consiste à obtenir une vision de la nature des particules et des gaz émis par la combustion du kérosène en réalisant des prélèvements en sortie d'un banc moteur d'avion civil. Les paramètres de fonctionnement (régime du moteur, richesse en carburant...) seront les plus proches possibles de ceux observés en zone aéroportuaire. Les aspects suivants sont abordés :

- \* paramétrisation du fonctionnement du banc moteur ;
- caractérisation physico-chimique des particules émises : morphologie, granulométrie, composition chimique, et composés gazeux ;
- évolution en chambre de simulation et en conditions réelles de la physico-chimie, de la morphologie, de la granulométrie, de la composition chimique et de la réactivité des particules recueillies ;

\* développement d'un modèle numérique décrivant les suies émises par les avions dans l'atmosphère ;

Ces données permettront de différencier les types de suies en zone aéroportuaire afin d'évaluer la contribution du kérosène.

Le Groupe de Recherche Interactions Matériaux-Atmosphères du LISA a en charge toutes les études par Microscopie Electronique Analytique en Balayage et en Transmission.

## *Pro Val Terbi*

---

### **Suies péri-aéroportuaires**

Le projet " Retombées de suies autour des aéroports parisiens " est mené par le Groupe Interactions Matériaux-Atmosphères du LISA en collaboration avec le Laboratoire des Sciences du Climat et de l'Environnement ([www.lsce.cea.fr](http://www.lsce.cea.fr)) et AIRPARIF (<http://www.airparif.asso.fr>) La salissure et le noircissement, ou " soiling " résultent du dépôt et de la rémanence de particules atmosphériques carbonées à la surface des matériaux. Ce phénomène majoritairement dû, jusqu'à ces dernières décennies, aux cendres volantes, est dorénavant provoqué par le dépôt de suies. Ce changement de nature des particules atmosphériques est dû essentiellement au changement de nature des combustibles qui en sont à l'origine. Ce soiling des façades des immeubles et des objets mobiliers extérieurs sont des nuisances souvent évoquées par les résidents des zones péri-aéroportuaires. Si la réalité de ces phénomènes est bien avérée, en revanche, leur évaluation quantitative et leur comparaison avec les mêmes phénomènes en zones urbaine et rurale restent à faire. Le verre à vitres silico-calco-sodique a été choisi comme matériau témoin du dépôt des suies car son usage est universel et courant, de composition bien normée, chimiquement inerte, sans porosité ni rugosité notables, et d'électrostaticité et hygroscopticité réduites.

Six sites expérimentaux d'exposition des verres ont été choisis : 1) Gonesse, en périphérie de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle ; 2) Bobigny, caractérisant la proche couronne nord-est parisienne ; 3) le centre de Paris (Eglise Saint-Eustache, au cœur du quartier piétonnier des Halles); 4) Issy-les-Moulineaux, caractérisant la proche couronne sud-ouest parisienne ; 5) Paray-Vieille-Poste, en périphérie de l'aéroport d'Orly ; 6) un site rural en forêt de Fontainebleau.

Les verres sont exposés, les uns à la pluie (sur un portoir incliné à 45°, face au Sud), les autres à l'abri de celle-ci (verticalement dans une boîte naturellement ventilée), et sont retirés pour analyse après 3, 6, 9 et 12 mois. Les mesures suivantes sont effectuées :

- \* variation de masse et des propriétés optiques (flou) ;
- \* teneur en carbone organique et carbone élémentaire, par thermo-coulométrie ;
- \* teneurs en ions organiques et inorganiques par chromatographie ionique ;
- \* caractérisation des particules déposées par Microscopie Electronique Analytique en Balayage ;

La mesure des concentrations en SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub> et PM<sub>2,5</sub> sur les différents sites d'exposition est assurés par AIRPARIF et les données météorologiques (Température, Humidité Relative, Hauteurs des précipitations) seront obtenues de METEO-France

## **Le conseil d'administration, partie française**

---

### **Élection du Président du Conseil d'administration de l'EuroAirport et nouveaux mandats**

M. Maurice AMIEL reconduit à la Présidence de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Lors de sa séance du 25 juin 2004, le Conseil d'administration a décidé à l'unanimité de reconduire à la Présidence de l'Etablissement public binational, M. Maurice AMIEL, dont le mandat a été renouvelé par arrêté du Ministère de l'Équipement et des Transports.

M. AMIEL, entré au Conseil d'administration le 1er juin 1995 sur proposition de la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, et qui exerce la Présidence de l'Etablissement public depuis janvier 1996, va poursuivre son action en faveur de la consolidation des atouts de la plate-forme : densification du réseau de lignes aériennes européennes, raccordement ferroviaire direct, zone de fret express, entrée de l'Allemagne dans les instances décisionnelles de l'Etablissement public.

### **Changements au Conseil d'administration**

Pour six années et avec effet au 1er juin 2004, le Ministère de l'Équipement et des Transports a nommé au poste d'Administrateur, M. Charles BUTTNER, Président du Conseil Général du Haut-Rhin, qui succède ainsi à M. Constant GOERG et a renouvelé le mandat de M. Claude AZAM, Chef du Service des Bases aériennes, représentant la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Le Conseil d'administration a également nommé M. Jean-Marie BOCKEL, Maire de Mulhouse, en qualité de deuxième membre français du Comité de direction et M. Jean UEBERSCHLAG, Député-Maire de Saint-Louis, en qualité de membre de la Commission d'Audit et de Contrôle.

<http://www.euroairport.com/FR/communiqués.php?idcommunique=140>

## **Commission Tripartite de l'Environnement**

---

relative à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

### **Communiqué de presse**

Jeudi, le 18 décembre 2003

### **Deuxième réunion de la Commission Tripartite de l'Environnement de l'EuroAirport**

La Commission Tripartite de l'Environnement relative à l'EuroAirport, mise en place il y a deux ans, s'est réunie hier sous la présidence du Ministre Ralph Lewin (Canton de Bâle-Ville) pour sa séance annuelle. Le sujet principal fut la mise en œuvre des recommandations formulées fin 2001 par l'ACNUSA (l'autorité française de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires). La Commission s'est principalement saisie du projet de mise en place d'un système d'atterrissage aux instruments pour les approches depuis le sud (" Instrument Landing System ", ILS 34) ainsi que du report prévu d'une partie des décollages en direction du point ELBEG, au Nord-Est de l'aéroport, sur les trajectoires menant directement vers le Sud. Par ailleurs, au vu du développement du trafic aérien observé en 2003, la Commission ne constate pas de nuisances sonores excessives à l'EuroAirport. Elle attend néanmoins de la part de l'aéroport et des autorités aéronautiques qu'elles continuent leurs efforts de maîtriser le bruit aérien de manière résolue et conséquente.

La convention adoptée le 7 décembre 2001 par la préfecture du Haut-Rhin, le Regierungspräsidium de Fribourg en Brisgau et les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne prévoit en principe un rythme annuel pour les réunions de la Commission Tripartite de l'Environnement relative à l'EuroAirport. Lors de sa séance de l'an 2003, la Commission s'est notamment informée des travaux de mise en œuvre d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) pour les approches en provenance du sud ainsi que des mesures prises pour reporter une partie des décollages en direction du point ELBEG, au nord-est de l'aéroport, sur les trajectoires menant directement vers le sud. Les deux projets sont au cœur des recommandations formulées fin 2001 par l'ACNUSA pour l'EuroAirport.

La Commission a pris connaissance du fait que la mise en place prévue de l'ILS 34 destiné à remplacer les actuelles approches à vue vers la piste 34 et améliorant dès lors la sécurité, est retardée. Le démarrage de l'enquête publique est envisagé à l'automne 2004, et la mise en service effective pourrait dans ce cadre intervenir au printemps 2006. La Commission demande que les travaux de préparation technique en cours soient menés à bon terme et que l'ILS 34 soit réalisé et complété par la définition d'un cadre précis relatif aux conditions de mise en œuvre de cette procédure, tenant compte de la protection contre le bruit. Elle réclame de plus le même droit de participation pour tous les riverains concernés, indépendamment de leur nationalité. La Commission souligne enfin l'importance d'une évaluation de l'ILS 34 sur base d'analyses précises de l'impact sonore qui tiennent compte du nombre de personnes concernées. Elle demande aux services français et suisse de l'aviation civile de continuer en bonne collaboration les travaux correspondants.

## *Pro Val Terbi*

---

En ce qui concerne les vols vers ELBEG, la Commission constate depuis mai 2003 une amélioration dans le sens des recommandations formulées par l'ACNUSA, visant un report d'une partie des vols sur les trajectoires menant directement vers le sud. La Commission a pris connaissance du fait que les départs vers le sud devraient en principe passer par le point BASUD. Elle soutient la position des autorités aéronautiques qui favorisent pour des raisons de sécurité les procédures d'envol officiellement publiées. La procédure " BASUD S ", qui existe depuis longue date, satisfait de l'avis de la commission à cette exigence. Cette procédure prévoit - afin de limiter les nuisances sonores - un décollage vers le sud, ensuite un double virage vers la droite puis vers la gauche pour atteindre le point BASUD en survolant un espace moins densément peuplé. La Commission accepte l'idée de mettre en place une nouvelle procédure standard de départ direct vers le point BASUD, telle qu'envisagée par les services de l'aviation civile, à condition que la situation au niveau du bruit aérien ne soit pas plus défavorable que celle prévalant avant mai 2000. C'est la date du réaménagement des voies aériennes et du décongestionnement des trajectoires en Europe qui a mené à la concentration des départs de l'EuroAirport vers le point ELBEG.

Dans ce contexte, la Commission constate avec regret que l'utilisation de la piste est-ouest a diminué courant 2003 et prend acte des causes de cette évolution, consécutive à une modification du poids relatif des types d'avions dans la flotte utilisant l'aéroport. Elle demande aux autorités aéroportuaires et de l'aviation civile, de rechercher des solutions en relation avec les compagnies aériennes, pour faire évoluer le taux d'utilisation de cette piste à court et moyen terme. Par ailleurs la Commission ne note actuellement pas de nuisances sonores excessives à l'EuroAirport. Elle constate que la réglementation pour la protection contre le bruit aérien mise en place ces dernières années est largement respectée et donne des résultats positifs. L'arrêté d'exploitation de l'EuroAirport entre-temps émis par le Ministre des Transports français permettra de sanctionner les infractions et constitue aux yeux de la commission une bonne base pour faire respecter les limitations de bruit mieux encore que par le passé.

**Le rôle essentiel de la Commission Tripartite est d'améliorer la diffusion d'informations homogènes aux riverains de l'aéroport et de mieux répondre aux attentes des populations par des délibérations et prises de position communes des régions proches de l'aéroport. Ainsi, la commission devient une véritable plateforme de discussion sur les nuisances sonores du trafic aérien, discussion particulièrement délicate dans le contexte trinational, qui, pour être efficace, devra être basée sur la confiance réciproque et la transparence. C'est dans cette optique d'ailleurs, que la commission se compose de respectivement cinq membres français, suisses et allemands, parmi lesquels des délégués des élus, de la population et du monde économique concernés ainsi que du niveau étatique. La présidence de la commission est assurée à tour de rôle par les représentants étatiques pour respectivement un an. En 2004, M. le Regierungspräsident de Freiburg, Sven von Ungern-Sternberg, en est chargé.**

## *Pro Val Terbi*

---

### **Membres de la Commission Tripartite 2003 / 2004**

#### **France**

- \* Paul Masseron, Préfet du Haut-Rhin
- \* Jean Ueberschlag, Député de la 4ème circonscription législative du Haut-Rhin
- \* Roland Igersheim, Président de la Communauté de Communes des Trois Frontières
- \* Jean Marbach, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse
- \* Jacques Finck, Président de l'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

#### **Suisse**

- \* Dr. Ralph Lewin, Ministre, Canton de Bâle-Ville (BS)(Président de la Commission Tripartite en 2003)
- \* Adrian Ballmer, Ministre, Canton de Bâle-Campagne (BL)
- \* Paul Stebler, Représentant de la Chambre de Commerce BS / BL
- \* Peter Bachmann, Président de la " Fluglärnkommision " BS / BL
- \* Bea Fünfschilling, Maire de Binningen, représentante de la population au sein de la " Fluglärnkommision " BS / BL

#### **Allemagne**

- Dr. Sven von Ungern-Sternberg, Regierungspräsident de Freiburg
- \* Wolfgang Dietz, Maire de Weil am Rhein
- \* Joachim Schuster, Maire de Neuenburg
- \* Manfred Goossens, Représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie Hochrhein-Bodensee
- \* Christian Brenneis, Président " Bürgerinitiative SüdbadischerFlughafenanrainer ", Weil am Rhein / Haltingen

#### **Avec voix consultative**

- \* Jürg Rämi, Directeur de l'EuroAirport
- \* Vincent Devauchelle, Directeur-adjoint de l'EuroAirport



## ***Pro Val Terbi***

---

\* Dr. Jürg W. Tschopp, Chef de service environnement de l'EuroAirport

\* Claude Azam, Chef du Service de Bases Aériennes, Direction Général de l'Aviation Civile (DGAC), France

\* Werner Bula, Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC), Suisse- Gabriele Zaki, Deutsche Flugsicherung (DFS), Allemagne Canton Bâle-Ville / Canton Bâle-Campagne

\* Dr. Claus Wepler, Département de l'Économie et des Affaires sociales BS (0041) 61 267 85 17

\* Christian Boppart, Direction des Finances et des Affaires ecclésiastiques BL (0041) 61 925 66 16

### **Préfecture du Haut-Rhin**

\* Direction des Collectivités Locales et de l'Environnement: (0033) 389 29 22 02

\* Bureau de l'Urbanisme et de l'Environnement: (0033) 389 29 22 23

### **Regierungspräsidium de Freiburg**

\* Klaus Multhoff, Referat Verkehr (0049) 761 2081411

[http://www.haut-rhin.pref.gouv.fr/actualites/actualite\\_presse.htm](http://www.haut-rhin.pref.gouv.fr/actualites/actualite_presse.htm)

### **Contact**

Canton Bâle-Ville / Canton Bâle-Campagne

\* Dr. Claus Wepler, Département de l'Économie et des Affaires sociales BS (0041) 61 267 85 17

\* Christian Boppart, Direction des Finances et des Affaires ecclésiastiques BL (0041) 61 925 66 16

### **Préfecture du Haut-Rhin**

\* Direction des Collectivités Locales et de l'Environnement: (0033) 389 29 22 02

\* Bureau de l'Urbanisme et de l'Environnement: (0033) 389 29 22 23

### **Regierungspräsidium de Freiburg**

\* Klaus Multhoff, Referat Verkehr (0049) 761 2081411

[http://www.haut-rhin.pref.gouv.fr/actualites/actualite\\_presse.htm](http://www.haut-rhin.pref.gouv.fr/actualites/actualite_presse.htm)

## *Pro Val Terbi*

---

### Chapitres :

<b>1. arguments, inquiétudes, propositions et questions</b>	<b>1</b>
<b>2. opposition formelle</b>	<b>24</b>
<b>3. annexes</b>	<b>26</b>

### Table des matières

1 un dossier sans garantie.....	2
2 une charge de nuisances déjà forte et qui va augmenter.....	4
Le bruit des décollages .....	4
Les résidus de kérosène.....	4
Le bruit des survols d'approche.....	5
Étude du bruit.....	5
Atteinte au sommeil.....	5
3 une région sacrifiée.....	6
Le Jura en général, est considéré comme à survoler sans souci.....	6
La limite légale des 2000 m ne tient pas compte du relief.....	7
4 tourisme et bruit.....	7
Tourisme et vol de pente.....	8
5 Des interrogations techniques, des contradictions et une région étrangement oubliée.....	9
6 des paradoxes.....	10
7 une atteinte au patrimoine.....	10
Écotourisme agriculture biologique ou intégrée.....	11
8 pourquoi ne pas conserver l'accès actuel ?.....	11
9 risques insidieux ou accidentels : l'alimentation en eau potable.....	11
10 Un dossier qui laisse une drôle d'impression.....	12

## *Pro Val Terbi*

---

Les cartes de survol précises ? il faut les chercher dans la version allemande !.....	13
La décision prise en 2001 est mise en consultation en 2005 .....	13
Garanties floues.....	13
11 les arguments invoqués : la sécurité.....	13
12 les arguments invoqués : les finances.....	14
Vers une diminution des valeurs officielles et des valeurs locatives ?.....	14
13 les arguments invoqués : les nuisances.....	14
14 les arguments invoqués : la procédure.....	15
Droit constitutionnel : .....	16
15 pour mieux se rendre compte, des essais, oui mais .....	16
16 des points de contrôle et de comparaison.....	17
17 modifications souhaitées.....	18
Couloir radar à déplacer vers l'est.....	18
18 pourquoi les accès Nord Est et Sud Est sont-ils privilégiés ?.....	18
19 altitude 2500m au minimum et pas de passage à la verticale des agglomérations.....	19
21 quelques pilotes ( de quels avions ?) prétendent que ce n'est pas grave .....	19
Les Français supportent, disent-ils.....	19
Il y a déjà des approches par le sud.....	20
Les gens du Val Terbi peuvent supporter dit un pilote d'Undervelier.....	20
22 oui, nous prenons aussi l'avion mais .....	20
23 solidarité avec les autres régions touchées .....	21
24 recours juridique.....	21
Une étude d'impact est nécessaire. ....	22
25 Quelle sera la position du gouvernement jurassien ?.....	23

## *Pro Val Terbi*

---

Suies au sol.....	26
Suies péri-aéroportuaires.....	27
Le conseil d'admistration, partie française.....	28
Election du Président du Conseil d'administration de l'EuroAirport et nouveaux mandats....	28
Changements au Conseil d'administration.....	28
Commission Tripartite de l'Environnement.....	29
Communiqué de presse.....	29
Deuxième réunion de la Commission Tripartite de l'Environnement de l'EuroAirport.....	29
Membres de la Commission Tripartite 2003 / 2004.....	31