

# ILS 34: position de la Confédération et du canton

L'**OFAC**, abréviation de l'**Office fédéral de l'aviation civile**, appartient au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). L'OFAC représente les cantons suisses et ils en dépendent.

Tous les aspects opérationnels du projet ILS 34 ont été clarifiés d'entente entre les services français et suisses concernés. Le dossier soumis au public a été établi par les autorités françaises. Le volet environnemental a fait l'objet d'un examen par l'OFAC et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP). L'OFAC a accordé son appui à ce projet pour des raisons de sécurité.

Cependant, il a demandé aux autorités françaises de tenir compte de deux conditions de principe :

- | *L'ILS doit remplir la même fonction que la procédure actuelle d'approche à vue.*
  - | *Le droit de la population suisse d'être entendue doit lui être garanti.*
- L'autorité aéronautique française (DGAC) a accepté ces deux demandes.*

La population suisse a eu la possibilité de donner son avis dans le cadre de la mise à l'enquête publique du projet dans les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Soleure, de Berne et du Jura. En effet, avec la procédure ILS, certaines communes de ces cantons seraient survolées à une altitude inférieure à 2000 mètres.

Les cantons ont réuni les avis et les ont transmis aux autorités françaises en y joignant leur propre avis. L'OFAC a rédigé une prise de position concernant les divers aspects du projet. Ces avis ont fait l'objet d'un examen de la part de l'autorité aéronautique française qui a ensuite adressé aux cantons un mémoire en réponse. La mise en service de l'ILS 34 devrait intervenir au printemps 2007.

Favorable à ce projet pour des raisons de sécurité, l'OFAC a néanmoins toujours insisté avec les autorités françaises pour que l'ILS ne soit utilisé qu'en remplacement de la procédure actuelle d'approche à vue, c'est-à-dire lorsque les conditions de vent l'exigent, et non pour augmenter le nombre des approches par le sud. L'OFAC et la DGAC ont à cet égard fixé les modalités d'utilisation de l'ILS dans un projet d'accord. Le projet prévoit que les atterrissages par le sud seront en principe autorisés lorsque la force du vent dépasse environ 18 km/h. La proportion annuelle des atterrissages par le sud ne devra pas excéder 12 % du total des atterrissages, sachant que les cinq dernières années, cette proportion variait entre 5 % et 9 %.

Les 12 % tiennent compte du fait que les conditions météorologiques ne peuvent être connues à l'avance. Au cas où ce chiffre serait dépassé durant deux années consécutives, les autorités des deux pays s'efforceront de trouver des mesures afin de ramener le pourcentage d'atterrissages par le sud à la valeur fixée dans les modalités d'utilisation.

*Les revendications du Canton du Jura sont :*

- |  *Limiter au maximum les nuisances*
- |  *Partager les nuisances avec l'est*
- |  *La garantie que les avions utilisent la trajectoire convenue et ne coupent pas celle-ci pour accéder plus rapidement à l'aéroport et économiser*
- |  *La garantie que l'avion ne vole pas à l'horizontal et soit en position d'atterrissage pour limiter au maximum le bruit causé par l'avion*

L'OFAC soutient le gouvernement d'une manière assez limitée.

Les réponses de la France par rapport à ces revendications ne sont pas claires. Ils peuvent suivre ce qui est déjà écrit dans le mémoire ou changer.

La principale crainte du gouvernement est que les avions n'utilisent pas exactement la trajectoire prévue.

Le Gouvernement jurassien attend maintenant de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) qu'il s'engage en faveur des revendications des cantons suisses dans le cadre des discussions qu'il aura ces prochaines semaines avec les autorités aéronautiques françaises. Le Gouvernement écrira à l'OFAC pour l'inviter à maintenir les requêtes jurassiennes auprès des instances françaises.

