

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Préfecture du Haut-Rhin
Monsieur le Préfet Michel Guillot
7, rue Bruat
B.P. 10489
F - 68020 Colmar Cedex

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 30 août 2005

Projet ILS 34, aéroport de Bâle-Mulhouse

Monsieur le Préfet,

En réponse à votre courrier du 5 avril 2005 par lequel vous nous consultiez sur le projet de mise en œuvre d'une approche de précision sur la piste 34 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, nous vous prions de trouver ci-après la prise de position du Gouvernement de la République et Canton du Jura. Vous trouverez en annexe l'ensemble des prises de position recueillies auprès de la population.

Consultations

Comme convenu par la DGAC avec l'Office fédéral de l'aviation civile ainsi qu'avec les cantons de Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Berne et Soleure, le projet susmentionné a été mis à l'enquête publique du 13 avril au 15 juin 2005 dans les communes de Vicques, Courchapoix, Corban, Vermes, Mervelier et Montsevelier, ainsi qu'auprès du Service cantonal des transports et de l'énergie (publication du 13 avril 2005 au Journal officiel de la République et Canton du Jura). Conformément à cette publication, toutes les personnes physiques et morales concernées ont eu la possibilité d'émettre leurs remarques dans une prise de position déposée soit auprès des communes soit directement auprès du canton.

Conformément à votre demande, les prises de position des communes, associations, entreprises, sociétés et particuliers sont annexées au présent courrier. Dans les faits, tous les avis recueillis sont négatifs vis-à-vis du projet mis en consultation.

De plus, le Parlement de la République et Canton du Jura a inscrit cet objet à l'ordre du jour de sa séance du 22 juin 2005. A cette occasion, l'ensemble des groupes politiques représentés se sont exprimés sur ce projet. Nous joignons également en annexe le compte-rendu de ces débats.

Nous avons été représentés aux séances d'information tenues le 6 avril à l'aéroport de Bâle-Mulhouse et le 26 avril à Courroux, ainsi qu'à la rencontre entre les cinq cantons et la direction de l'OFAC tenue à Berne le 20 juin 2005.

Le Gouvernement a également pris connaissance des résultats de l'essai en vol effectué le 8 août dernier. A cette occasion, le Canton du Jura a effectué ses propres mesures complémentaires à celles effectuées par l'OFAC et la DGAC.

Analyse sommaire des prises de position recueillies

La totalité des prises de position recueillies sont négatives. Des propositions de modification sont faites particulièrement par les communes et les associations. L'ensemble des prises de position est annexé.

Afin de faciliter leur dépouillement et leur évaluation, ces prises de position sont classées comme suit:

Communes	Associations, entreprises, sociétés	Particuliers	
Bassecourt	Amis de la nature, Vicques	Corban	5
Boécourt	Sautebin Gérard Terminage, Mervelier	Courchapoix	84
Corban	Club Vol Libre Jura, Mervelier	Courroux-Courcelon	16
Courchapoix	Gestplan sàrl, Vicques	Delémont	18
Delémont	Association suisse des aérodromes, Lausanne	Mervelier	483
Glovelier-Sceut	Tegmen Suisse sàrl, Vicques	Montsevelier	40
Mervelier	WWF Jura, Epiquerez	Vermes	279
Montsevelier	Association des maires du Val Terbi	Vicques	411
Vermes	Pro Natura Jura, Porrentruy	Autres communes	24
Vicques	ATE section Jura, Delémont	Total	1360
	Pro Val Terbi, Courchapoix		

Communes et associations

La position des communes ressort pour l'essentiel dans la prise de position de l'Association des maires du Val Terbi regroupant les communes de Courroux-Courcelon, Courchapoix, Vicques, Corban, Montsevelier, Mervelier, Rebeuvelier et Vermes, ainsi que sur celle de l'Association Pro Val Terbi.

Les craintes majeures portent sur une atteinte à la qualité de vie des communes survolées et des effets négatifs attendus sur l'attractivité de régions actuellement en grande partie épargnées par le bruit aérien, ainsi que sur le risque qu'à terme le pourcentage d'atterrissage par le sud augmente fortement. Il est en effet relevé que le trafic aérien à l'aéroport de Bâle-Mulhouse est destiné à s'accroître fortement.

On peut souligner les exigences formulées de création d'une approche par l'est de l'ILS 34, ainsi que de fixation de limites de survol plus élevées au-dessus du canton du Jura, demandes justifiées dans le cadre d'une région dont l'altitude du sol s'étale d'un minimum de 400 mètres jusqu'à 1300 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Particuliers

Au total, 1360 résidents se sont manifestés. Toutes les prises de position sont négatives et s'opposent au projet. Il est argué de la perte de qualité de vie, particulièrement en lien avec le grand nombre d'avions, peut-être 140 ou plus, susceptible de survoler certains jours la région. Les habitants craignent que la piste 34 soit toujours plus utilisée à l'avenir. Ils exigent la création d'un accès par l'est symétriquement à celui prévu à l'ouest.

La prise de position du Canton du Jura

Le Gouvernement de la République et Canton du Jura demande que soient prises des mesures strictes d'accompagnement permettant de minimiser les nuisances subies par les territoires et populations qui seront nouvellement survolées par les avions en approche sur la piste 34 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Nos remarques sont séparées en une première liste qui devrait être intégrée au futur accord franco-suisse relatif aux mesures d'accompagnement de la mise en service d'un ILS sur la piste 34. La seconde liste, tout aussi importante pour nous, concerne plus spécifiquement et plus directement les mesures de correction à prendre par rapport aux conséquences du projet sur le territoire de la République et Canton du Jura.

De manière globale, nous devons constater une certaine inadéquation entre les normes considérées définissant les localités consultées, à savoir les communes survolées par des avions volant à moins de 6500 pieds (1981 mètres) au-dessus du niveau de la mer, et la réalité topographique d'une région au relief accidenté et dont l'altitude du sol est située entre un minimum de 400 mètres et un maximum de l'ordre 1300 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Mesures et demandes générales devant faire l'objet d'un accord entre la France et la Suisse

1. Validation politique de l'accord entre la France et la Suisse

Le principe d'un accord qui fixe les limites et intitulé provisoirement «Projet d'accord sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi des mesures correctrices visant à réduire l'impact du projet sur l'environnement» est une bonne chose mais doit avoir une forte légitimité et donc être validé à un haut échelon politique. Nous demandons que cet accord soit signé du côté français par le Ministère des transports et, du côté suisse, par le Département de l'Environnement, des transports, de l'énergie et des télécommunications, et pas seulement au niveau de la Direction des services de la navigation aérienne française (DSNA) et de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), comme cela est prévu et figure en annexe du dossier de consultation. Les restrictions listées ci-après doivent être intégrées dans cet accord. Toutes modifications de l'accord qui, dans le futur, tendraient à conduire à une augmentation du pourcentage de l'utilisation de la piste 34, devraient faire l'objet au minimum d'une consultation et d'une mise à l'enquête par la Confédération auprès des cantons et communes touchées par les atterrissages par le sud.

2. Limitation des atterrissages par le sud à 8%

Le Canton du Jura exige une limitation formelle très restrictive des atterrissages par le sud. Nous demandons que cette limite soit fixée à 8% et non pas à 12%. En effet, selon le document de consultation, le taux annuel d'utilisation de la piste 34 est compris pour les années 2000-2003 entre 5,5% et 8,3%, soit 6,8% en moyenne annuelle (p. 23). Cette moyenne était encore inférieure durant les années 1990. Rien ne justifie donc que cela soit la valeur de 12% qui soit retenue.

Nous demandons que le taux maximum prévu de 0,5% des mouvements de l'aéroport de Bâle qui utiliseraient le nouvel espace aérien au-dessus du canton du Jura (approche

standard en cas de pannes radar, de communication ou autre lorsque l'approche par le sud est activée) fasse également l'objet d'un engagement formel.

3. **En cas de dépassement du pourcentage maximum fixé d'atterrissages par le sud (8% selon notre demande), des mesures de correction doivent être introduites après une année déjà et non deux ans**
Nous demandons qu'une analyse et des mesures concrètes de correction soient introduites déjà après une année et non deux années consécutives de dépassement du pourcentage limite fixé.
4. **Nous demandons la création en Suisse d'un organe de contrôle indépendant**
Cet organe de contrôle aurait la charge de surveiller les conditions d'utilisation des pistes, procéderait aux mesures de bruit et, par analogie avec l'ACNUSA en France, émettrait des recommandations et avis (cf. p. 35 du document de consultation). Il aura pour tâche la publication en ligne, si possible en continu, des statistiques d'atterrissage (nombre d'avions, conditions météo, trajectoires, bruit).
5. **Ne pas basculer sur la piste 34 avant la limite de 10 nœuds de vent arrière**
Nous demandons que la norme minimale de 10 nœuds pour la vitesse du vent arrière et déclenchant le basculement de la piste 16 sur la piste 34 soit impérativement maintenue et ne soit pas abaissée. 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.
6. **Nous demandons l'introduction d'une interdiction stricte d'atterrissage sur la piste 34 entre 22h et 7h.**

Exigences spécifiques concernant plus particulièrement le territoire du Canton du Jura

7. **Nous demandons qu'une approche par l'est soit définie**
Contrairement à ce qui se fait pour d'autres aéroports (par exemple à Zurich), il n'est pas prévu d'approche par l'est de l'ILS 34. Or, environ 40% du trafic prévu à l'atterrissage à Bâle (selon la carte de la page 21 du document en consultation) provient du sud et du sud-est. Évidemment, une telle approche par l'est demanderait une modification de l'espace aérien de Zurich, espace aérien contigu à celui de Bâle. Il existe dans le monde des exemples d'aéroports encore plus proches que ceux de Bâle et Zurich et sur lesquels existent des approches situées de part et d'autre de l'axe des pistes. Nous exigeons qu'une répartition des nuisances soit réalisée.
8. **Nous demandons que les approches par guidage radar se fassent entièrement et totalement à l'est d'une ligne passant approximativement par Wolfschwiller (F) / Metzlerlen (CH) – Mervelier (CH) – Niedewil (CH).**
Il doit être interdit que les avions puissent, hors procédure standard en service, rejoindre «l'enveloppe ILS 34» en «coupant» par-dessus le canton du Jura (flèche verte «Bassecourt-Delémont/Soyhières» page 37 du dossier de consultation). C'est pour le canton du Jura une demande centrale et de la plus haute importance.

9. **Nous demandons un rehaussement des minima d'altitude pour l'espace aérien au-dessus du canton du Jura**

Nous demandons que l'altitude minimale de survol en guidage radar, et éventuellement en approche standard, avant l'interception du TMA, soit définie en plusieurs paliers afin de garantir une altitude minimum de survol plus élevée qu'indiquée au-dessus du canton du Jura. Par exemple, fixer cette altitude minimum à 2500 mètres sur mer à la hauteur de Delémont permettrait de réduire les nuisances sonores. Une telle mesure offrirait plus de possibilités pour la pratique du vol libre dans le Jura où ce sport, fort apprécié, s'est beaucoup développé.

10. **Désactivation rapide du nouvel espace aérien**

Nous demandons que le nouvel espace aérien contrôlé soit désactivé le plus vite possible et le plus longtemps possible lors de l'utilisation de la piste 16 afin de gêner le moins possible les adeptes du vol libre et du vol à voile. Les modalités d'informations à ces derniers doivent être définies d'un commun accord.

11. **Prévoir un statut particulier pour la partie ouest du nouvel espace aérien**

Nous demandons que le nouvel espace aérien prévu soit divisé en deux parties. La partie à l'ouest approximativement d'une ligne Mervelier – Niederwil ne serait activée que si les atterrissages étaient basculés de la piste 16 sur la piste 34 **et** si l'approche standard était utilisée (pannes radar ou radio). La partie à l'est de la ligne Mervelier – Niederwil serait activée comme prévu en cas d'atterrissage sur la piste 34. Ainsi les restrictions pour les adeptes du vol libre, particulièrement nombreux à l'ouest de la ligne Mervelier – Niederwil, seraient diminuées d'un facteur dix!

12. **Mettre en place une période probatoire**

Afin que la population et les autorités puissent se faire une idée réelle de ce que représentera la mise en service de l'ILS sur la piste 34, nous demandons la création d'une période probatoire d'une durée à déterminer. Au terme de cette période, il serait tiré un bilan d'ensemble et les décisions définitives, comprenant si nécessaire des mesures correctrices, seraient prises après consultation des parties intéressées. Contrairement à l'essai du 8 août 2005, on pourrait ainsi se rendre compte des effets en tenant compte du nombre et des différents types d'avions atterrissant sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse ainsi que de la pratique réelle des trajectoires choisies par le contrôle aérien.

En vous remerciant par avance de considérer nos demandes avec bienveillance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre parfaite considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Claude Hêche
Président

Sigismond Jacquod
Chancelier d'État

Annexes:

Prises de position des communes
Prises de position des associations, sociétés et entreprises
Prises de position des personnes physiques
Débats tenus au Parlement jurassien le 22 juin 2005

Copies (sans annexes):

- M. Claude Faesch, Commandant de l'aéroport Bâle-Mulhouse, Postfach, 4030 Basel
- M. Raymond Cron, Directeur, Office fédéral de l'aviation civile, Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne
- Herrn Regierungspräsident Dr. Ralph Lewin, Vorsteher Wirtschafts- und Sozialdepartement, Postfach, Rathaus, 4001 Basel
- Herrn Regierungsrat Adrian Ballmer, Vorsteher der Finanz- und Kirchendirektion, Rheinstrasse 33b, 4410 Liestal
- Herrn Regierungsrat Walter Straumann, Vorsteher Bau- und Justizdirektion Kanton Solothurn, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern