

<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article129>



Le dossier de réponse aux oppositions : la partie jurassienne

- Des défis posés au Val Terbi : les dossiers en cours - Trafic aérien dans le ciel jurassien - Euro Airport Bâle-Mulhouse, le dossier avant l'ouverture d'ILS 34 - Euroairport Bâle-Mulhouse : le dossier antérieur au 23 mai 2005 - ILS34, la position de la France face aux oppositions suisses -



Date de mise en ligne : vendredi 6 janvier 2006

Copyright © Val Terbi | Provalterbi | Valterbi rando - Tous droits réservés

La DGAC vient de publier un volumineux dossier en réponse aux oppositions déposées.

La partie qui concerne la République et canton du Jura est publiée ci-dessous.

Elle provient de

Organisme de contrôle de Bâle-Mulhouse 12
Mémoire en réponse projet ILS 34

l'ensemble du [dossier DGAC France](#)

Ci-après, un extrait du dossier concernant spécifiquement notre canton.

1.2.3. République et Canton du Jura

1.2.3.1. Atteinte à la qualité de vie et baisse de l'attractivité des communes

Bien qu'apportant une amélioration sensible pour les personnes aujourd'hui les plus exposées situées au sud et au sud ouest des pistes, le projet ILS 34 générera des survols supplémentaires sur une partie de la République et du Canton du Jura et ceci à des altitudes moyennes.

Il convient de noter que la République et le Canton du Jura sont déjà survolés par les avions, notamment :

- à l'approche vers Bâle-Mulhouse, passant par le point BALIR situé près de Soulce évoluant à une altitude d'environ 12000 pieds (3650 mètres) en descente,
 - au décollage de Bâle-Mulhouse se dirigeant vers le sud ouest,
 - en transit de ou vers l'aéroport de Zurich à des altitudes supérieures à 20000 pieds (6000 mètres),
 - à l'arrivée ou au départ de Berne en direction du nord.
- Ainsi qu'indiqué au § 1.1.7, dans 99 % des cas, les avions en approche vers la piste 34 seront guidés vers l'axe de piste selon la technique de guidage radar.
- Dans cette configuration, les avions descendront au plus bas à 6200 pieds (1890 mètres) ou à 7000 pieds (2130 mètres) avant de débiter la descente finale vers la piste 34.

Lorsque la densité du trafic le permettra, l'altitude de 7000 pieds (2130 mètres) sera systématiquement privilégiée.

La procédure standard, quant à elle, ne sera utilisée qu'en cas d'indisponibilité radar ou de panne des équipements de communication à bord des avions. Les avions qui suivent la procédure standard descendront de 7000 pieds (2130 mètres) vers 5700 pieds (1737 mètres) en passant au travers nord de Courcelon.

Les avions guidés selon la technique du guidage radar évolueront essentiellement à l'est d'une ligne reliant les villes de Wolfswiller et Niederwil, ainsi que cela est précisé au § 1.2.3.6

1.2.3.2. Crainte d'un accroissement du trafic

Le projet ILS 34 n'est pas lié à un besoin d'accroissement de la capacité du système de piste, mais s'inscrit dans une démarche d'amélioration constante de la sécurité de la circulation aérienne sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Le projet ILS 34 n'est pas un projet isolé mais fait partie d'un ensemble de mesures, représentant 20 millions d'euros d'investissement au cours des 8 dernières années, visant à consolider durablement et améliorer la sécurité de la circulation aérienne.

En outre, le projet ILS 34 permettra d'améliorer la continuité de service en supprimant les situations rares mais non exceptionnelles où les conditions de vent du nord et de plafond nuageux bas ne permettent pas d'effectuer des atterrissages en piste 34 avec la procédure de manoeuvre à vue imposée MVI 34 actuelle, ce qui peut entraîner une augmentation, marginale, des atterrissages en piste 34.

L'ILS constitue un standard d'équipement des différents sens de piste sur les aéroports européens de taille comparable à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Cependant, bien que le taux d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage soit relativement faible, le nombre d'avions utilisant la procédure ILS 34 augmentera dès lors que le trafic global de l'aéroport augmentera. En effet, le volume de trafic de l'aéroport est induit par l'offre de transport des compagnies qui répond à une demande de mobilité de la part des passagers et non pas par les services de la navigation aérienne qui ont pour seule vocation d'assurer un écoulement sûr et efficace de la circulation aérienne du moment.

La modification de l'offre de transport peut entraîner des évolutions du trafic à la hausse comme à la baisse.

Pour preuve, le trafic des avions évoluant selon les règles de vol aux instruments de l'EuroAirport a diminué de plus de 43 % passant de 108900 mouvements en 2000 à 61700 en 2004, alors que sur les 8 premiers mois de l'année 2005, il a augmenté de près de 10 % par rapport à la même période en 2004.

Sur les 8 premiers mois de l'année 2005, le trafic passagers a augmenté de plus de 28 % par rapport à la même période en 2004.

Cette différence entre l'augmentation du nombre de passagers et l'augmentation du nombre de mouvements, montre que l'emport moyen augmente, ce qui signifie que la taille des avions desservant l'aéroport augmente du fait du développement d'une base EasyJet et du retrait des petits modules dont les performances de décollage sont compatibles avec la longueur de la piste 26.

1.2.3.3. Etudier une nouvelle approche par l'est

La rejointe de l'axe de piste par l'est a fait partie des options qui ont été étudiées par l'OFAC, Skyguide et la DSNA au deuxième semestre 2003.

Les études menées en ce sens ont fait apparaître qu'une telle option nécessitait une extension des espaces aériens associés à l'EuroAirport d'au moins 5 NM (9 kilomètres) vers l'est dans l'espace aérien associé à l'aéroport de Zurich, afin de garantir des marges de sécurité conformes aux normes internationales.

Les nouvelles conditions de survol du territoire allemand imposées par la République Fédérale d'Allemagne à la Suisse ont entraîné une réorganisation du dispositif de circulation aérienne autour de l'aéroport de Zurich, avec en particulier la création de nouvelles zones d'attente.

La proximité de ces nouvelles zones d'attente avec les espaces aériens nécessaires à la conduite d'approche par l'est a conduit Skyguide et la DSNA à abandonner cette option.

La mise en oeuvre de cette option conduisant à des survols du territoire allemand, aurait nécessité l'accord des autorités allemandes.

1.2.3.4. Fixer l'altitude de survol du Jura à 2500 m

L'utilisation majoritaire de la technique de guidage radar pour amener les avions dans l'axe de piste, occasionnera des survols sur une périmètre très réduit de la République et du Canton du Jura englobant les communes de Mervelier et Montsevelier.

Dans cette configuration, et dans le cas d'une interception de l'ILS à une altitude de 6200 pieds (1890 mètres), les avions débiteront la descente de 7000 pieds (2130 mètres) vers 6200 pieds (1890 mètres) au plus tôt au passage du col de la Scheulte, ce qui signifie que les communes de Mervelier et Montsevelier seront survolées à des altitudes supérieures ou au pire égales à 7000 pieds (2130 mètres).

Dans le cas d'une interception à 7000 pieds (2130 mètres), ces deux communes seront survolées à des altitudes supérieures à 7000 pieds (2130 mètres).

Dès lors que la densité du trafic le permettra, les interceptions à 7000 pieds (2130 mètres) seront systématiquement privilégiées.

Dans la configuration où l'approche vers la piste 34 s'effectuera selon la procédure standard, soit moins de 1 % des approches en piste 34, une partie un peu plus étendue du territoire de la République et du Canton du Jura sera survolée par les avions.

Les avions descendront de 7000 pieds (2130 mètres) vers 5700 pieds (1735 mètres), qui constitue l'altitude d'interception de l'ILS dans cette configuration, au plus tôt au travers nord de Courcelon.

En amont de ce point, les avions voleront à une altitude supérieure ou égale à 7000 pieds (1890 mètres). En aval de ce point les avions voleront à une altitude comprise entre 7000 pieds (2130 mètres) et 5700 pieds (1735 mètres).

La garantie de survols de l'ensemble de la République et du Canton du Jura à une altitude de 2500 mètres au moins ne peut donc pas être apportée.

1.2.3.5. Inadéquation entre les normes définissant les localités survolées et la réalité topographique

Les zones de survol ont été déterminées en fonction du cadre réglementaire existant, celui de la législation française (décret du 15 juin 2004) qui prévoit de prendre en compte les communes nouvellement survolées par 95 % des turboréacteurs en dessous de 2000 mètres d'altitude. Le décret précise qu'une enquête publique a lieu dans les communes nouvellement survolées. C'est en fonction de ces critères, approuvés par l'OFAC, que le périmètre de l'enquête publique organisée en Suisse a été défini.

Dans l'étude des impacts du projet ILS 34, aucune commune survolée en-dessous de 2000 mètres d'altitude n'a été écartée du périmètre de l'étude.

L'utilisation majoritaire de la technique de guidage radar pour amener les avions dans l'axe de piste, occasionnera des survols sur une périmètre très réduit de la République et du Canton du Jura englobant les communes de Mervelier et Montsevelier. Ces deux communes ont été prises en compte dans l'étude d'impact.

Concernant la procédure standard, les communes du Val Terbi situées à l'est de Vicques ont été également prises en comptes dans l'étude d'impact.

Compte tenu des caractéristiques du projet, les communes situées au nord ouest de Vicques ne répondant pas aux critères fixés par le décret du 15 juin 2004, celles-ci n'ont pas été prises en compte dans l'étude d'impact.

Une analyse complémentaire portant sur les communes situées au nord ouest de Vicques et pouvant potentiellement être survolées, montre que 12 communes supplémentaires seraient concernées, mais à des altitudes supérieures à 7000 ft (2130 mètres). L'altitude de ces communes variant de 415 mètres à 810 mètres, cela correspond à des hauteurs de survol comprises, au minimum, entre 1320 mètres et 1715 mètres.

En terme de volume de population touchée, ces communes complémentaires représenteraient environ 16800 personnes dont 11550 pour la seule ville de Delémont.

Aucune commune du Jura n'est survolée à moins de 1150 mètres de hauteur.

Bien que n'étant pas concernée par l'enquête publique, les communes de Bassecourt, Boécourt, Delémont et la commune mixte de Glovelier / Sceut se sont exprimées sur le projet présenté.

1.2.3.6. Guidage radar uniquement à l'est d'une ligne Wolfswiller / Niederwil

Conformément à la réglementation internationale en vigueur, les services du contrôle de la navigation aérienne prennent en compte une marge de sécurité de 3 NM (5,5 km) par rapport à l'espace aérien

situé à l'ouest d'une ligne reliant les villes de Soleure et Ferrette, compte tenu de la présence d'avions dont le centre de contrôle d'approche de Bâle-Mulhouse n'aurait pas forcément connaissance dans cet espace.

En conséquence, la prise en compte de cette marge de sécurité conduirait les avions pris en charge par guidage radar à évoluer essentiellement à l'est d'une ligne reliant les villes de Wolfswiller et Niederwil.

1.2.3.7. Conditions d'activation et de désactivation des nouveaux espaces aériens

L'activation permanente des espaces aériens associés à l'ILS 34 induirait une charge de travail supplémentaire pour les personnels de contrôle, ceux-ci seraient contactés par tout le trafic souhaitant transiter dans ces espaces. Cette charge de travail supplémentaire se révèle d'autant plus inutile que ce trafic n'interférerait pas avec le trafic évoluant à Bâle-Mulhouse au départ et à l'arrivée de la piste 16.

D'autre part, le souci de limiter le plus possible les contraintes pour l'aviation générale en utilisant l'espace aérien associé à l'ILS 34 uniquement lorsque cette procédure est en service, a conduit la DSNA à rechercher des solutions innovantes (pour la France) permettant aux différentes activités de l'aviation générale d'évoluer avec la mise en oeuvre du projet ILS 34.

Ces solutions nécessitent notamment l'octroi d'une nouvelle fréquence permettant la diffusion des informations relatives au statut de l'espace via un répondeur automatique d'information qui serait également consultable par téléphone. La DSNA a engagé les démarches nécessaires afin d'obtenir cette nouvelle fréquence.

Des réflexions sur d'autres moyens de communication sont en cours.

L'activation de l'espace associé à l'ILS 34 nécessitera un préavis de 30 minutes correspondant au délai nécessaire permettant aux usagers évoluant dans cet espace aérien de libérer cet espace aérien.

1.2.3.8. Limiter l'utilisation de la procédure standard et intégrer cette restriction à l'accord sur les conditions d'utilisation

Ainsi qu'il l'a été précisé au § 1.1.7, la procédure standard ne sera utilisée qu'en cas de panne des équipements de radiocommunication à bord des avions, et, en cas d'indisponibilité radar dont la fréquence d'occurrence est très faible du fait de la redondance des sources d'informations radar dont disposent les services du contrôle de la navigation aérienne.

Comme il est difficile de prévoir le taux de panne radio ou d'indisponibilité radar à l'avenir, il n'est pas pertinent de faire figurer une limite pour l'utilisation de la procédure standard dans l'accord sur les conditions d'utilisation de l'ILS 34.

De plus, mentionner dans l'accord les situations dans lesquelles la procédure standard sera utilisée pose problème car cet accord vise des modalités relatives à l'utilisation des pistes et non à l'utilisation des différentes procédures.

En revanche, l'analyse annuelle prévue au §1.1.3 indiquera les taux d'utilisation des différentes procédures.

1.2.3.9. Mise en place d'une période probatoire

La DSNA s'engage à faire un bilan à l'issue de la première année d'utilisation de la procédure ILS 34 pour les atterrissages en piste 34.

Ce bilan comportera notamment une étude d'impact de la circulation aérienne de même nature que celle qui a été élaborée dans le cadre du dossier de consultation.