

<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article17>



Lettre de T.B à reprendre ou modifier

- 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 - La présentation du dossier ILS34, éléments réunis en 2004 - ILS34 nouveau virage sur Bâle-Mulhouse, que devient le Jura ? - Comment m'opposer à ce projet ILS34 ? -



Date de mise en ligne : mercredi 25 mai 2005

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

Il est important que les Jurassiens s'expriment sur le projet ILS34.

Ces textes peuvent être repris et modifiés.

Aéroport de Bâle-Mulhouse
Nouvelle procédure d'approche par le Sud

Au Service des Transports

Messieurs,

Je me réfère à l'objet noté sous rubrique et vous prie de trouver ci-dessous mes considérations y relatives.

A la lecture de la partie 3 du dossier intitulée "ILS34. Les principaux impacts environ-nementaux", je constate que l'information est de beaucoup trop lacunaire pour ne pas m'opposer fermement au projet :

1. La carte de la page 37 ne situe pas les communes du Val Terbi ; en outre aucune échelle n'est précisée.
2. La légende de ladite carte précise que les trajectoires liées à la surface délimitée par des traits bleus (avions en provenance du Nord) sont susceptibles d'être modifiées !!
3. 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 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.

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.

4. 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, j'estime 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.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous adresse, Messieurs, mes meilleures salutations.

T.B.