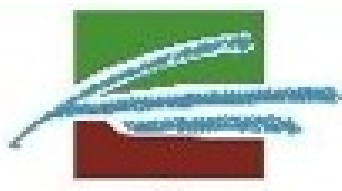


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article3>



ILS34 une nouvelle approche qui menace Jura et Val Terbi

- 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 ? -



Date de mise en ligne : lundi 23 mai 2005

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

Le Val Terbi lourdement touché

Les améliorations d'accès prévues pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse menacent gravement le Jura et particulièrement le Val Terbi.

Beaucoup de questions sont à soulever. Elles portent toutes sur l'atterrissage par la piste sud/34, ce qui implique un virage des avions au-dessus du Jura et particulièrement du Val Terbi.

De quoi s'agit-il ?

Un dossier qui débute en 2001 !

A la demande du préfet du Haut Rhin, inquiet à propos des nuisances sonores, le conseil d'administration de l'aéroport prend des décisions en décembre 2001. En page 34 le [rapport de consultation](#) précise : toutes les dispositions projetées sont aujourd'hui réalisées, à l'exception de l'ILS piste 34, celle qui nous concerne.

Pourquoi ce projet arrive-t-il sur la place publique aujourd'hui seulement, avec un délai de réponse à la consultation très court ?

Nombre de vols et régime des vents : la composante 10 noeuds.

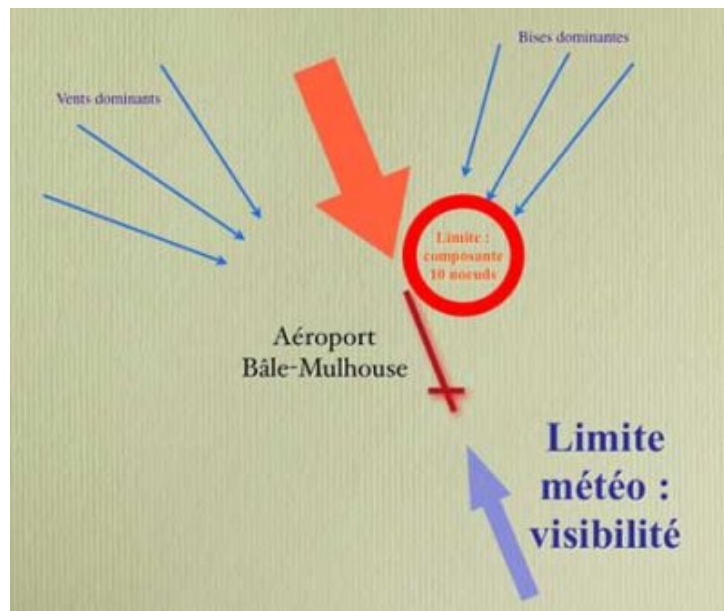
Le rapport se veut rassurant : une faible proportion des vols et par certaines conditions météorologiques seulement emprunteront le nouveau dispositif.

Qu'en est-il vraiment ?

Quand les avions atterrissent par vent arrière, ou latéral arrière, ils prennent des risques. La limite de la composante des vitesses des vents et de l'appareil est fixée à 10 noeuds.

La tour de contrôle indique les conditions et le pilote juge la situation. L'appareil est alors dirigé soit vers l'accès nord/16 ou l'accès sud/34. La piste nord/16 dispose d'un système d'atterrissage de sécurité, ILS, qui permet d'atterrir par tous les temps.

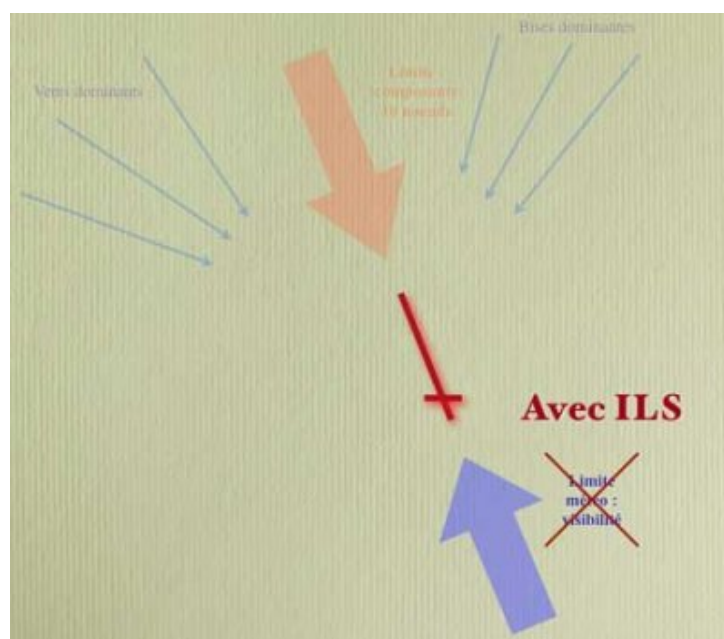
Aujourd'hui, l'absence d'ILS au sud oblige à poser le plus souvent sur la piste nord 16. A partir du moment où la piste sud disposera d'un ILS, permettant à un avion de se poser quelles que soient les conditions météo, celle-ci deviendra l'accès le plus sûr dans le 80 % des cas, vu la direction des vents dominants. En effet les vents viennent du nord-ouest ou du nord-est et, dans les deux cas, ils soufflent dans le dos de l'avion.



Situation actuelle

En plus le pilote peut décider, même avec une composante de vent favorable, que les conditions de la piste, ou son chargement, ou une autre raison imposent une arrivée par la piste sud/34.

Il cherchera, dans tous les cas, à éviter un changement de dernière minute. La décision est prise le plus tôt possible pour éviter de remettre les gaz afin d'interrompre une procédure d'approche engagée, ce qui coûte très cher en kérosène .



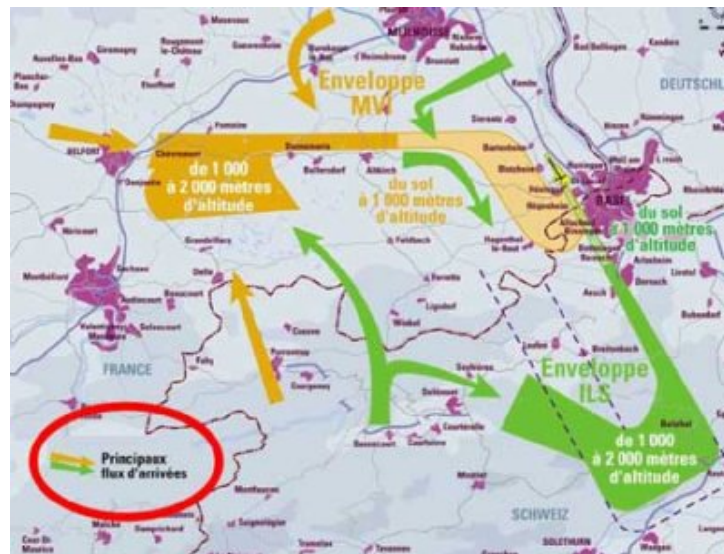
situation avec ILS

On peut donc estimer que la piste Sud/34 sera sollicitée beaucoup plus fréquemment que ce qui est annoncé dans le dossier de consultation. Ce sera l'approche la plus sûre et la moins coûteuse, deux arguments de poids !

Quelles sont les conséquences de l'utilisation prévue de la piste 34 ?

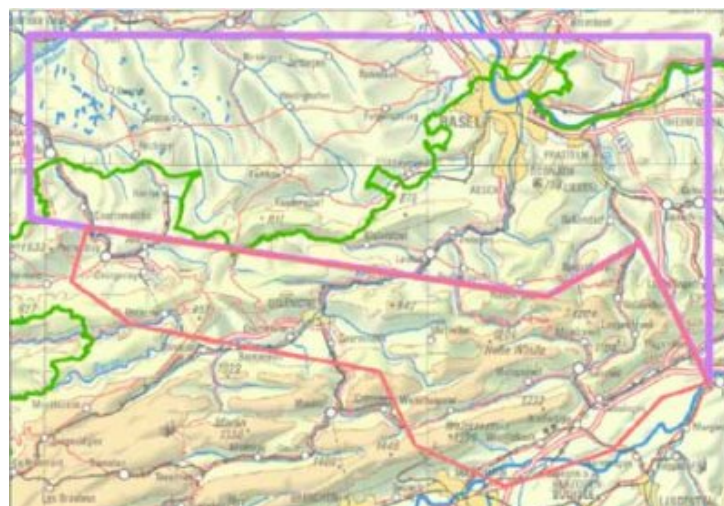
Tout le Jura sera concerné par cette nouvelle procédure d'approche. Le Val Terbi sera la région la plus touchée,

mais l'accès proviendra des Franches-montagnes et d'Ajoie. Les virages et corrections de vitesse se feront au-dessus de Delémont et ses environs.



les accès envisagés

Une extension de la zone de survol est prévue. Elle commence au-dessus de Porrentruy, Alle et Courgenay.



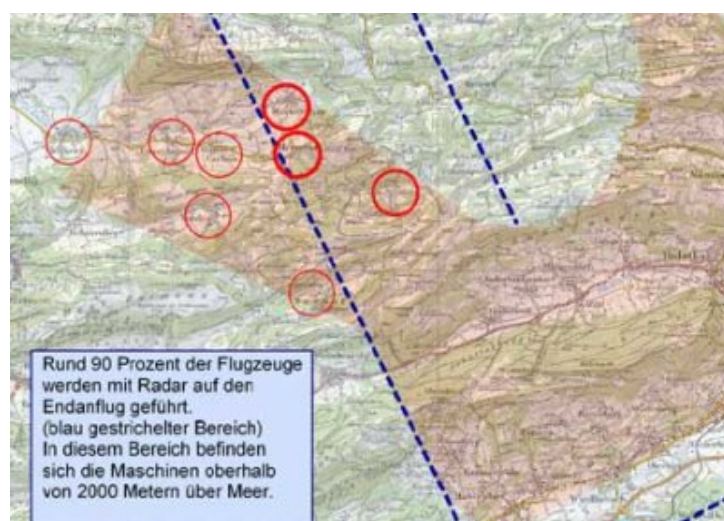
Extension du survol, dès l'Ajoie

Dans le dossier de consultation, les accès principaux :



les accès 2003

– zone de virage

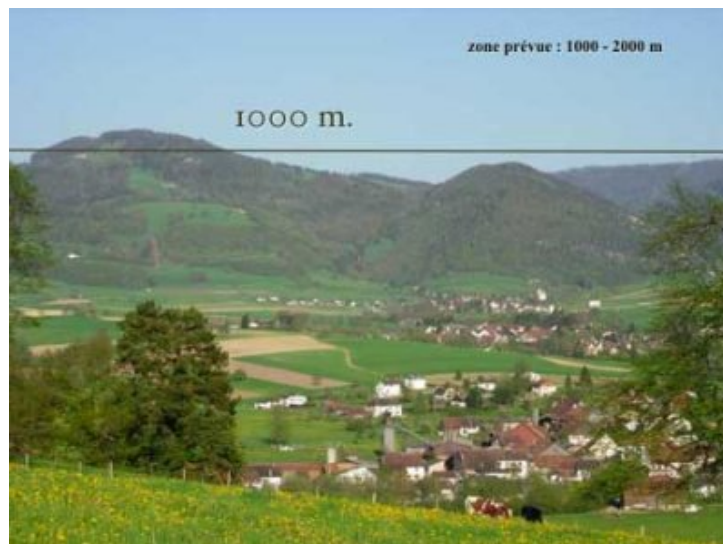


La zone de virage

La zone des virages est particulièrement bruyante : il faut corriger trajectoire et vitesse, pousser les réacteurs, freiner. Le rapport indique un calcul de bruit qui n'a pas de réalité concrète pour la population survolée : une conversation animée ... nous dit-on ...

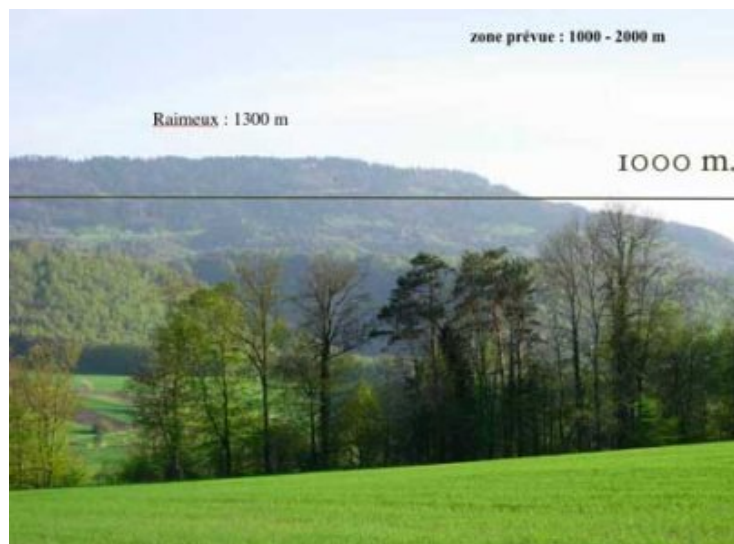
– altitude

L'altitude signalée dans le projet est 1000 à 2000 m au-dessus des communes du haut du Val Terbi : Vicques, Vermes, Courchapoix, Corban, Mervelier, Montsevelier, La Scheulte. Cette altitude fait référence au niveau de la mer, l'aéroport est à 300 m.



A 1000m, le Champre

Rappelons l'altitude du Raimeux, qui borde le Val Terbi :1300 m. Ceci donne une idée plus précise de la référence 1000 à 2000 m.



Le Raimeux, 1300 m.

Nous voulons voir une procédure d'essai !

Pro Val Terbi demande fermement une procédure d'essai.

Par beau temps, il est facile d'inviter deux avions à se poser sur la piste sud/34 en suivant la future trajectoire ILS, son palier de 4 km et sa descente à 3Â°.

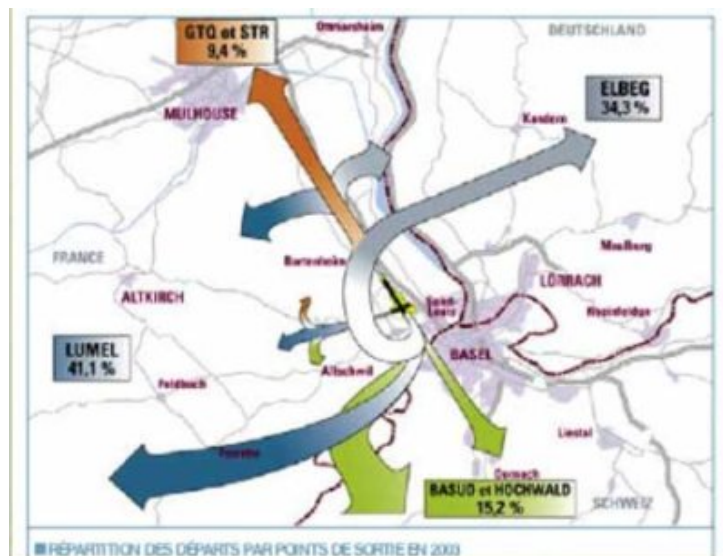
Deux avions de types différents, un Airbus 320 et un MD 11 permettraient de se faire une idée précise de ce qui nous attend.

Cet essai doit évidemment avoir lieu avant la clôture de la procédure de consultation, afin de pouvoir réagir.

Il est aussi possible d'obtenir des indications sur des lieux qui subissent des nuisances identiques, aux abords

d'autres aéroports.

– Et les **décollages** ?



Les décollages

Le projet indique peu de modifications pour les décollages. Qu'en est-il vraiment ?

Le Jura est déjà particulièrement "gâté" !

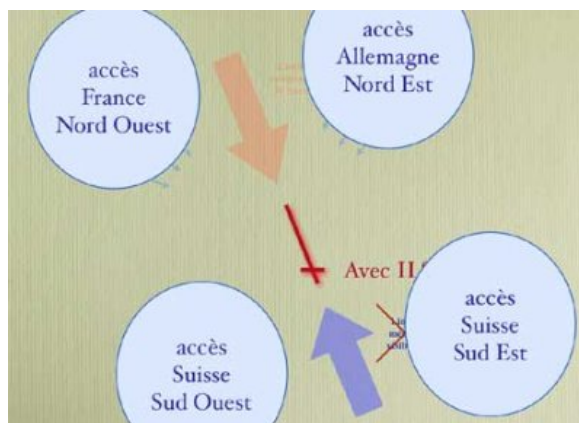
Ici aussi, une procédure de démonstration serait bienvenue.

Les populations survolées : une forte diminution en France, mais ...

Dans les estimations de populations touchées, on voit un fort report des nuisances de la France vers la Suisse, (voir graphique du dossier de consultation en page 8).

Si la nouvelle approche est indispensable à la sécurité, on ne pourra pas l'éviter. Il est possible cependant de partager les nuisances entre les bénéficiaires d'un aéroport proche.

Les accès à Bâle Mulhouse peuvent être représentés par les quatre ailes d'un papillon. Le corps est la piste, les ailes représentent les deux accès au nord et les deux accès au sud.



4 zones d'accès

Dans les accès Nord/16, on cite l'aile française, il n'y a rien sur l'aile allemande. Pour les accès Sud/34, le document porte sur l'aile jurassienne, à l'est, mais l'aile ouest n'est pas évoquée.

Pour diminuer le bruit, répartir les nuisances !

La répartition des nuisances est une décision politique, elle dépend de la vigueur d'intervention de nos autorités. Qu'a dit notre ministre à la séance d'information à Bâle ? Quelle sera la position qu'il défendra ?

Rappelons qu'il y a deux politiques d'approche des aéroports : dispersion ou concentration. Londres, par exemple a choisi la concentration, ce qui signifie que les avions arrivent sur le minimum de voies et que les zones terrestres situées au-dessous sont considérées comme perdues pour l'habitat.

Comment réagir ? Envisager une compensation ?

Il est très difficile d'envisager le blocage du dispositif ILS 34. Ce projet est argumenté en termes de sécurité et les voix jurassiennes seront bien fragiles pour s'y opposer.

Le cas de Zurich est similaire à la situation de Bâle et la côte d'or zurichoise a dû reculer devant les exigences allemandes.

Il est possible toutefois de jouer sur le plan politique la voie de la répartition des accès sur les quatre zones envisageables. L'argument de la proximité de la zone d'attente des avions accédant à l'aéroport de Zurich, en train de faire le carrousel sur l'Argovie toute proche, ne tient pas sur le plan technique. D'autres sites dans le monde gèrent des zones identiques beaucoup plus proches l'une de l'autre.

Il faut aussi compenser l'atteinte grave au développement des régions jurassiennes et particulièrement du Val Terbi.

Le cadre de vie accueillant et calme, notre richesse à tous, est un argument de poids pour le développement de la population de nos régions. L'arrivée des avions par l'ILS 34 menace directement les zones de constructions qui sont aménagées dans nos villages. Par quelle voie négocier une compensation financière aux dommages causés ?

Si un appareil doit changer sa trajectoire, remettre les gaz ou continuer de tourner en attente, la facture est énorme (centaines voire milliers de francs).

Une compensation peut être calculée en fonction des atteintes à l'environnement local, particulièrement les atteintes sonores. Quels sont les montants négociables ? Qui gèrera ce dossier et attribuera équitablement aux communes un montant justifié ?

Ces sommes devraient être affectées à des équipements communautaires augmentant l'attractivité de nos régions.

C'est une faible mesure, mais elle permettrait au moins d'avoir un regard sur l'activité de l'aéroport et sur le développement prévisible des nuisances en fonction d'un trafic qui augmentera certainement.

Pour obtenir voix au chapitre, il faut une opposition juridique.

[Qui s'opposera](#) juridiquement, en France, au projet ?

Chaque canton concerné séparément ? Chaque commune ? Chaque association ? Est-il possible de créer une communauté d'intérêts qui agisse au nom de tous ?

Il est difficile de savoir quelle est la méthode la plus efficace.

Pro Val Terbi se prononcera sur ce sujet dans son assemblée générale du 24 mai.

Un expert en aéronautique, lui-même pilote de ligne, participera à la soirée.

Cette assemblée est ouverte à tous, elle aura lieu le 24 mai, au Relais du Val Terbi, à Courchapoix à 20 h.

Nous invitons les Jurassiens attentifs à leur avenir et celui de leurs enfants à s'informer et à adresser une prise de position à leur secrétariat communal ou directement au

Service des transports et de l'énergie,

rue des Moulins 2,

2800 Delémont.

Autres informations :

Le [dossier de consultation ILS34](#) est accessible sur internet à l'adresse :

http://www.aviation-civile.gouv.fr/bale_fr.htm

Les [principaux impacts environnementaux](#)

Pour joindre [Pro Val Terbi](#)