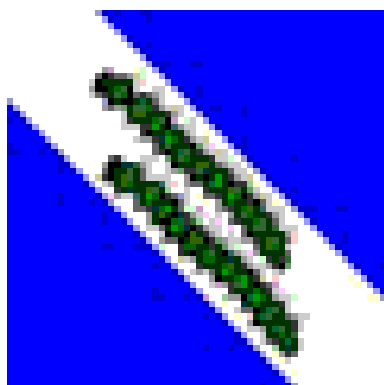


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article34>



La commune de Corban s'oppose à ILS34

- 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 - 5.1. Des oppositions et des prises de position : communes, associations, partis, politiques - Des communes s'opposent à la nouvelle approche -



Date de mise en ligne : jeudi 9 juin 2005

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

La commune de Corban envoie à ses citoyens un commentaire de sa prise de position et demande l'avis de ses citoyens.

Aéroport de Bâle-Mulhouse ; consultation publique pour le projet ILS 34

Commentaires et remarques du Conseil communal de Corban

Monsieur le Ministre,

Le projet, de la Direction générale de l'aviation civile française (ci-après DGAC) en étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après OFAC), qui consiste à remplacer la procédure d'approche à vue (MVI 34) en piste 34, par une procédure de précision opérée à l'aide d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS 34) nous interpelle très sérieusement et ne nous laisse surtout pas sans réaction.

L'intention de la DGAC et de l'OFAC est certes motivée par l'accroissement de la sécurité en zone d'approche de l'aéroport par le Sud et par une diminution notoire des nuisances sonores, pour les quartiers résidentiels situés à proximité de l'aéroport.

Sans omettre l'aspect financier qui n'est pas à négliger pour les compagnies aériennes et l'aéroport, du fait que l'attente pour une meilleure météorologie permettant l'atterrissage ou une déviation sur un autre lieu deviendrait quasiment superflue, d'où une économie plus que substantielle pour les transporteurs et une augmentation indéniable des prestations de Bâle-Mulhouse avec à la clé, une future augmentation des mouvements aériens et des nuisances.

Malheureusement, d'autres régions seront survolées à plus basse altitude, avec une très nette diminution de la qualité de vie et une perte inestimable du bien-être de nos résidents, un impact inévitable et forcément négatif sur l'environnement, une atteinte sur la faune, la flore.

Le législateur et certains offices fédéraux (OFEFP : office fédérale de l'environnement, des forêts et du paysage) (OFAC) nous laissent quelques fois perplexes par leurs contradictions notoires.

En effet, d'un côté une décision d'interdire la circulation en forêt pour préserver en priorité la faune, la flore et redonner « un bon bol d'oxygène » à la forêt ; de l'autre, une étude d'impact sur l'environnement non diffusée pour des raisons obscures, avec apparemment, aucunes nuisances importantes à signaler et cela, malgré une limite de survol réduite drastiquement sur notre territoire.

Bref, tous ces inconvénients ne sont largement pas contrebalancés par les avantages émis dans le dossier de mise à l'enquête publique et nous ne pouvons pas cautionner une telle procédure ILS 34.

Permettez-nous de citer une phrase de l'avant-propos résultant de la mise en consultation du plan directeur cantonal et qui résume bien le potentiel, la richesse et la valeur irremplaçable de notre magnifique région du Val Terbi ou des autres régions composant notre canton :

Notre territoire, notre environnement, notre cadre de vie sont parmi les meilleurs atouts dont nous disposons pour attirer chez nous de nouveaux habitants, de nouvelles entreprises et aussi, de retenir notre jeunesse et assurer des services à la population .

Le souci majeur des communes jurassiennes, pendant la réévaluation ou la remise en question de leur aménagement local, doit prioritairement s'axer sur leur attractivité actuelle et les améliorations éventuelles à entreprendre pour la garder ou l'accroître, en restant malgré tout réaliste et pragmatique.

Chaque politique locale se base bien évidemment sur une affectation des zones en terrains constructibles, dans des secteurs paisibles et conviviaux qui maintiennent avantageusement une excellente attractivité pour les acquéreurs potentiels.

De ce fait, une mosaïque de cadres paisibles et agréables dans lesquels les futurs résidents pourront s'épanouir et vivre en parfaite harmonie avec la nature, par rapport à la proximité de celle-ci, sont les gardes-fou d'un secteur de l'urbanisme local qui prévaut pour satisfaire les demandes, dont le premier critère consiste à rechercher des parcelles remplissant les conditions précitées.

En générale, les communes investissent régulièrement et de manière prépondérante pour l'extension des zones bâties, dans le renouvellement des équipements et des infrastructures de base.

Notre exemple est très significatif et **récemment, nous avons voté un crédit de 1'580'000 francs pour équiper un nouveau lotissement, ce qui représente un investissement total de 2'100'000 francs en comptant l'achat du parcellaire, le plan spécial et le projet d'exécution.**

Or, la procédure d'approche ILS 34 mise à l'enquête publique peut tout remettre en question et provoquer indubitablement, une perte essentielle de notre attractivité, d'où inexorablement un déclin de nos villages et indirectement, celui de notre région.

Ainsi, le Conseil communal de Corban refuse catégoriquement la procédure d'approche ILS 34 déposée publiquement, car elle n'est pas complète, lacunaire et beaucoup d'incertitudes ou de doutes subsistent, sans parler des questions soulevées et restées sans réponses convaincantes, au cours des présentations de Bâle et de Courroux.

La liste exhaustive suivante vous permettra de mieux cerner les arguments mis en exergue pour appuyer notre démarche :

- aucun examen préliminaire réalisé avant le dépôt public auprès des instances directement concernées ou impliquées, suite à une décision prise par le conseil d'administration de l'aéroport en 2001 pour installer l'ILS 34, malgré la législation en vigueur et le droit à l'information de tout un chacun ;
- actuellement, le trafic aérien de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et de Zürich, dans une moindre mesure, produit déjà des nuisances sur notre région et sur le Jura en général, malgré une altitude de survol située entre 2500 et 3000 mètres ;
- pour l'instant et malgré plusieurs demandes, la DGAC et l'OFAC n'ont pas esquissé la volonté de procéder à des essais concrets, pendant la période où le trafic aérien est le plus dense, soit de mars à septembre, sur les régions nouvellement touchées par l'approche ILS 34, en détournant tout le trafic quelques jours et ponctuellement ou durant des heures très sensibles (fin d'après-midi, début de soirée, le dimanche, etc.) ;

- pourquoi pas une répartition des vols sur d'autres zones, notamment par le sud-est ?
- - la proximité de l'aéroport de Zürich ne prêterait surtout pas une telle variante ;
- une limite de survol de notre région allant de 1000 à 2000 d'altitude est intolérable et inacceptable ;
- seule une limite fixée à 2500 d'altitude pourrait être envisagée, en décalant un peu le point de descente par rapport au seuil de la piste et qui est prévu à 22.6 km du début de la piste, sous réserve d'une consultation publique et assortie d'une période d'essais ;
- la diminution des nuisances, à moins de 1000 d'altitude pour le 27% de la population concernée, n'est finalement qu'insignifiante et ne compense de loin pas une très nette augmentation des nuisances, à moins de 2000 d'altitude pour le 66% de la population concernée ;
- la déclaration bilatérale d'intention, qui traite des modalités d'utilisation des pistes et du suivi des mesures correctives visant à réduire l'impact sur l'environnement, est floue et ne nous rassure surtout pas :
- - les changements fréquents de l'approche sont à éviter, ce qui signifie que durant un ou plusieurs jours, toutes les approches se feront par le Sud, soit 100 à 120 avions entre 12h00 et 20h00, d'où 40 à 50 jours par an ;
- - le contrôle et les éventuelles mesures correctives sont abstraites et difficilement applicables, de plus un dépassement des mouvements une année sur deux est toléré et n'entraîne pas de mesures correctives ;
- le trafic aérien de Bâle-Mulhouse peut s'amplifier fortement au cours des prochaines années, d'où un accroissement des mouvements et des nuisances ;
- la perte évidente de notre attractivité locale, régionale, cantonale et largement développée auparavant ;
- une perte financière non négligeable, autant pour les collectivités que pour les privés, provenant de la diminution de la valeur de nos biens immobiliers ;

Cependant, seules des mesures correctives, apportées à cette approche guidée par les instruments et communiquées aux collectivités concernées, qui pourront au moment opportun se prononcer sur les modifications effectuées, permettront de trouver un consensus pour tendre à converger vers une solution intermédiaire, prenant en compte les intérêts de toutes les parties en présence, soit :

– la sécurisation de l'approche sur la piste 34, avec la mise en place d'un ILS revu et rectifié par rapport au dépôt public actuel ;

– une réduction des nuisances pour les riverains français et bâlois ;

– l'apport indirect de l'aéroport et des cantons bâlois sur l'économie jurassienne (environ 900 personnes travaillent à

Bâle et dans sa périphérie) ;

- le futur apport direct par le biais de la ZARD (zone d'activité de la région delémontaine) prévue pour s'ouvrir à la biotechnologie et aux techniques de pointe de la région bâloise, en mettant à disposition une plate-forme idéalement conçue et leur permettant une extension de leurs activités ;
- la proximité de l'aéroport permettant d'accéder rapidement à cette infrastructure pour les besoins professionnels, touristiques ou privés ;
- la préservation du cadre idyllique, paisible et inondé de verdure de nos contrées jurassiennes, richesses naturelles et inestimables à conserver intégralement ;
- une diminution importante de l'impact sur l'environnement pour le Jura, Berne et Soleure, d'où une limite de survol plus haute ou égale à 2500 m d'altitude ;
- la garantie absolue que la procédure d'approche ILS 34 remplacera uniquement l'approche à vue MVI 34 ;
- l'OFAC est responsable du contrôle des modalités d'utilisation des pistes et avise annuellement les collectivités concernées (cantons, communes, etc.) des mouvements générés par l'aéroport, l'OFAC exige immédiatement à la DGAC des mesures correctives visant à réduire un dépassement du nombre de mouvements de l'ILS 34 ;
- une indemnité financière proportionnelle aux mouvements et aux nuisances,

Avant de conclure, nous tenons à vous remercier, Monsieur le Ministre, pour votre engagement et votre position clairement affichée, lors de la séance d'information de Courroux.

Cependant, il nous paraît important que l'ensemble du Gouvernement se prononce sur le sujet en question et nous souhaiterions connaître, l'avis officiel de l'exécutif cantonal.

Nous vous remercions de prendre en considération le présent message et restons à disposition pour tout renseignement complémentaire.

Le Conseil communal vous présente, Monsieur le Ministre, ses respectueuses salutations et l'assurance de sa parfaite considération

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE CORBAN

Le Président : Joël Maitin

La Secrétaire : Esther Steullet

Copie à :

- M. David Asséo, Service des transports et de l'énergie

- Communes du Val Terbi
- Louis-Joseph Fleury, président de Pro Val Terbi

TALON-REPONSE

Concerne : aéroport de Bâle-Mulhouse ; consultation publique pour le projet ILS 34

La(es) personne(s) soussignée(s) a(ont) pris connaissance du courrier envoyé par le Conseil communal de Corban et :

? approuve(nt) la prise de position du 2 juin 2005

? n'approuve(nt) pas la prise de position du 2 juin 2005

(cocher ce qui convient)

Remarque(s) :

.....

.....

.....

.....

Nom : Prénom :

Signature :

Nom : Prénom :

Signature :

Nom : Prénom :

Signature :

Nom : Prénom :

Signature :

Lieu et date :

L'information à télécharger en PDF

<https://www.valterbi.org/cms/local/cache-vignettes/L64xH64/pdf-b8aed.svg>

Information de la commune de Corban