

<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article66>



Quelle sera l'altitude de survol du Jura ?

- 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 - Le Gouvernement jurassien et l'approche ILS34 Bâle-Mulhouse, EuroAirport - Des questions en suspens, des éléments à éclaircir -



Date de mise en ligne : samedi 18 juin 2005

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

La loi oblige à consulter les communes qui se trouvent dans la zone de survol située au-dessous de 2000 m par rapport à la mer.

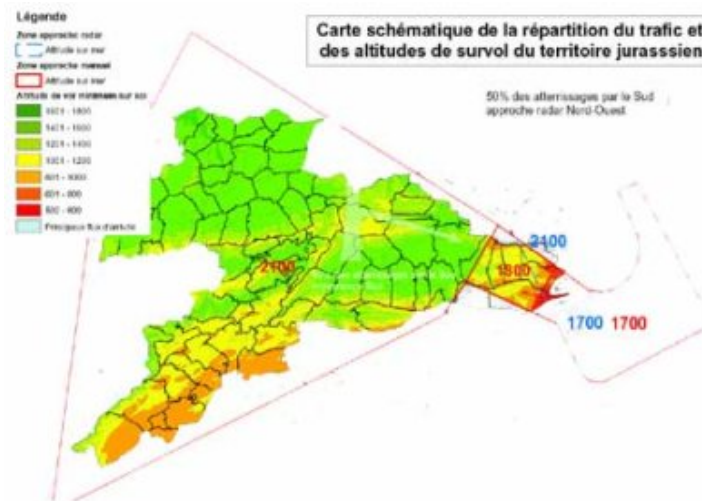
Qu'en est-il de l'altitude de survol par rapport au niveau du sol ?

Une hypothèse calculée par le Service des Transports de la RCJU.

PVT demandait une coupe en long, indiquant les hauteurs relatives au sol pour le passage des avions.

Les services du canton ont fait beaucoup mieux : **une carte générale avec les hauteurs relatives au sol** pour l'ensemble du territoire survolé.

Voici les résultats : (carte plus lisible en bas de l'écran)



Altitudes des survols par rapport au sol

La crainte de Pro Val Terbi est justifiée. Les passages au-dessus des Franches-Montagnes seront ressentis aussi fortement que ceux du Val Terbi et même plus, 800 à 1200 m

Quant à la Vallée de Delémont et à l'Ajoie, la situation n'est guère confortable, l'altitude relative est de l'ordre de 1600 à 1800 m.

Le survol du massif de la Scheulte est le plus proche du sol, 500 à 700 m.

Dans son texte au Parlement, le Gouvernement explique très bien les bizarreries de l'ordonnance en citant l'Engadine en exemple.

voir le [texte complet de la position provisoire du Gouvernement jurassien](#), p. 3 et 4

Quelle sera l'altitude de survol du Jura ?

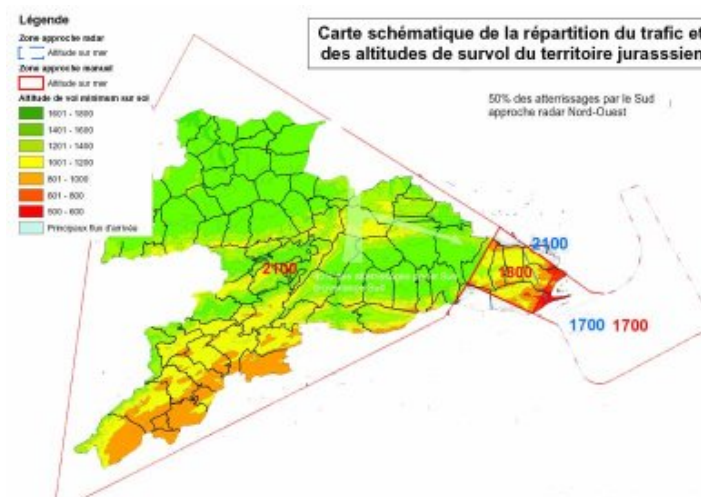
De manière générale, nous devons constater que les comparaisons concernant la surface des zones survolées respectivement par la procédure ILS (atterrissage aux instruments) et la procédure MVI (atterrissage à vue) à moins de 1000 mètres sont largement faussées par le fait qu'il s'agit de comparaisons par rapport à l'altitude rapportée au niveau de la mer.

Or, la procédure ILS touchera fortement des régions situées à une plus haute altitude qu'avec la procédure MVI (vol à vue). Ce qui fait que le résultat est tout autre si l'on compare les régions selon la hauteur par rapport au sol.

Pour montrer l'absurdité du choix des altitudes sur mer, avec le même raisonnement que celui retenu dans ce dossier de consultation, des communes d'une région comme l'Engadine (située à 1800 mètres d'altitude) n'auraient pas été consultées en cas d'approche pour des avions volants à 2100 mètres sur mer et donc volant à 300 mètres au-dessus du sol !

Ceci démontre sûrement que la question de la nouvelle approche ILS34 d'EuroAirport est **l'affaire de tous les Jurassiens**. Les habitants du Val Terbi ont simplement la *chance* de se trouver dans la zone prise en considération par la loi.

la carte en version plus lisible



La même carte, plus lisible

40 % des atterrissages par le Sud, provenance Sud

10 % des atterrissages par le Sud, sans radar, basse altitude

50 % des atterrissages par le Sud, approche radar Nord-Ouest

à rapprocher de la [carte des destinations EasyJet](#)