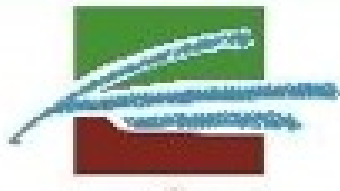


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article9>



Réunir des arguments à réutiliser

- 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 : lundi 23 mai 2005

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

Chacun peut s'opposer au projet ILS34. Dans un premier temps, cette stratégie est la seule possible.

Dans la deuxième phase de consultation, selon la nature de l'arrêté, ce sera le moment de faire des propositions pour améliorer le projet.

1.

un dossier sans garantie

Rien ne permet d'être sûr que le nombre de journées de survol restera limité. Le projet précise que si deux années de suite, on dépasse de 12%, alors on reconsidère le problème.

Le développement probable de l'aéroport de Bâle-Mulhouse augmente évidemment les risques des nuisances.

2.

une charge de nuisances déjà forte

2.1 le bruit des décollages

samedi matin 7 mai, un vol toutes les 10 minutes en début de matinée

2.2 les résidus de kérosène

un DC9 qui accélère pour changer de cap, passer de l'accès Nord à l'accès Sud : 1 tonne de kérosène

– après combustion, les déchets retombent

– dioxyde de carbone et effet de serre

– [suies au sol](#)

Quand un avion a des difficultés, il vide ses réservoirs : un article de journal signale 48 tonnes de kérosène, une vidange d'urgence. Attention ces lâchers de kérosène peuvent être des rumeurs, il faut rechercher des confirmations.

Les traînées de condensation ou [Cotra](#) sont des cristallisations :

ce sont des nuages qui se forment dans le sillage d'un avion volant à des altitudes de 7000 à 12000 m en général lorsque l'atmosphère, suffisamment froide et humide, est en état de saturation. Cet état cesse par l'apport de noyaux de condensation issus de la combustion du kérosène et de vapeur d'eau contenue dans les gaz d'échappement. Il y a alors deux évolutions possibles :

** l'air ambiant n'est pas saturé par rapport à la glace , les cristaux s'évaporent et la traînée disparaît rapidement*

** l'air ambiant est saturé : la glace de condensation produit un nuage de cristaux de glace et la traînée persiste*

Les traînées que nous voyons aujourd'hui, en grand nombre, indiquent que les avions que nous entendons déjà, volent beaucoup plus haut que ceux annoncés dans le projet ILS34.

Les [talons d'Achille de l'aviation](#)

L'aviation a deux talons d'Achille : la pollution sonore et la pollution atmosphérique. En dépit des progrès énormes accomplis pour réduire ces nuisances majeures, les perspectives d'expansion soutenue du transport aérien mondial posent désormais, sur le terrain de l'environnement, un défi de taille à l'ensemble de la recherche aéronautique.

3.

une région sacrifiée

3.1 le Jura en général, est considéré comme "survolable à merci" parce que la **densité de la population est faible**

3.2 atteinte grave à la **richesse principale, l'habitat calme dans un pays vert**

et sans participation aux avantages de la proximité d'un aéroport



Un habitat de qualité

3.3 le Val Terbi, région survolée à l'altitude la plus basse est une **zone d'habitation en constante progression**

depuis le début du 20e siècle.

De nombreux pendulaires habitent cette région, à proximité du noeud de communications de Delémont. Ils sont ici parce qu'ils ont choisi une qualité de vie que le Val Terbi et le Jura peuvent assurer.

4.

pourquoi ne pas conserver l'accès actuel ?

4.1 au-dessus d'une **zone industrielle**

4.2 au-dessus de **zones où les habitations ont été construites en connaissance de cause** ? l'aéroport existant déjà ?

5.

des paradoxes

5.1 de gros efforts légaux tendent à **protéger l'environnement**, les forêts, le paysage, l'eau, l'air, le calme ;

brusquement, un dispositif "légal" vient tout bouleverser

– pas de feu de déchets de jardin, mais des suies et des déchets de kérosène en augmentation exponentielle

– pas de circulation en forêt, mais on les survole à faible altitude

– pas de tondeuse durant les heures de repas et de repos, mais des avions qui défilent en continu

– lutte contre le bruit des routes et du trafic au sol, mais autorisation des pollutions sonores aériennes

6.

quelques pilotes, 2, prétendent dans la presse que ce n'est pas grave...

6.1 ils affirment que *les Français supportent les survols*

D'après le rapport de consultation, les accès actuels passent sur une zone d'industries, moins peuplée.

De plus, les gens qui y sont établis y ont élu domicile en connaissance de cause.

Dire qu'ils ne protestent pas est un peu court. C'est sur intervention du préfet du Haut Rhin, rapportant les doléances de sa région, en automne 2001, que le conseil d'administration a décidé des mesures d'amélioration en décembre 2001. Parmi ces mesures, figure l'approche sud et le dispositif ILS34.

6.2 *il y a déjà des approches par le sud !*

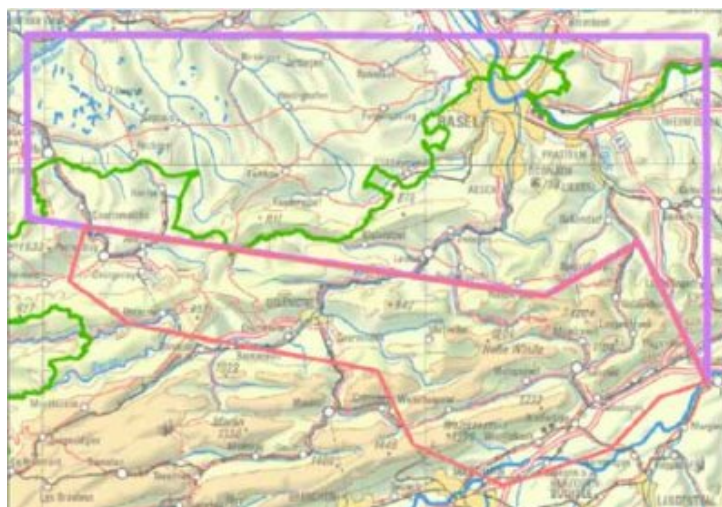
Oui, mais **par météo favorable seulement**, soit lorsque la piste est visible. Les altitudes ne sont pas celles qui seront utilisées avec l'ILS34.

Avec l'ILS34, les atterrissage peuvent se faire par tous les temps.

6.3 *les gens du Val Terbi peuvent supporter dit un pilote d'Undervelier*

Bravo, belle solidarité et vue un peu courte !

La nouvelle extension de la zone aérienne commence à Porrentruy, Alle, Courgenay. De là elle s'étend vers le Val Terbi : Undervelier sera de la fête !



L'extension des survols dès l'Ajoie

Le carrousel d'attente se situera au-dessus de la Vallée de Delémont.

Les accès principaux arrivent par l'Ajoie et les Franches-Montagnes, **tout le Jura est concerné**.

Si le Val Terbi est mentionné dans l'enquête, c'est parce que la loi oblige à avertir les localités qui seront survolées à moins de 2000 m.

Cette altitude est définie par le niveau de la mer. Les avions qui approchent respecteront ces prescriptions avec une certaine marge et de plus, le relief du Jura induit que les Franches-Montagnards, par exemple, seront bien proches des trajectoires ...

6.4 Vous prenez l'avion, taisez-vous donc et acceptez !

Mais voyons, comme c'est logique ...

Allez donc dire aux marins Bretons : acceptez les marées noires, puisque vous faites marcher vos bateaux au mazout !

7.

une atteinte au patrimoine

7.1 Ma seule fortune, c'est la maison que j'ai construite.

Mes économies, mon énergie ont permis de construire un foyer pour abriter ma famille.

C'est la principale richesse du Jura : on gagne en moyenne moins que dans d'autres cantons, on y paie des impôts que l'on sent passer, mais on peut plus facilement qu'ailleurs construire ou acheter un chez soi.

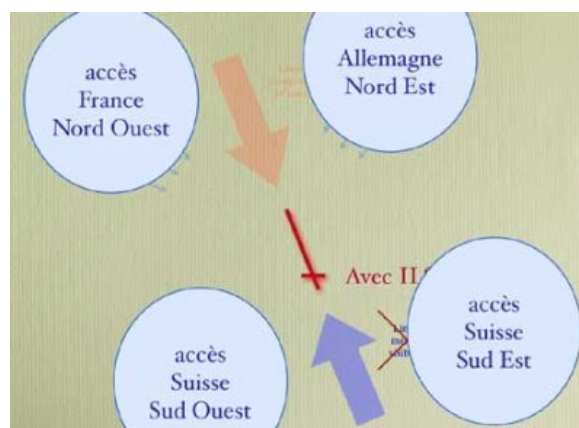
L'atteinte aérienne, par pollution sonore et chimique va faire chuter la valeur de mon patrimoine et personne ne me remboursera.

Des compagnies, des sociétés, des individus feront des bénéfices et jouiront de facilités sur mon dos sans que j'y trouve aucun avantage. C'est un vol de propriété commune et ce qui me restera, ce seront les nuisances.

8.

pourquoi les accès Nord Est et Sud Est sont-ils privilégiés ?

8.1 s'il y a de nouvelles nuisances,
partageons-les
entre les quatre voies d'accès utilisables



Les 4 zones d'accès

9.

oui, nous prenons aussi l'avion mais ...

9.1 est-ce que les pêcheurs bretons n'ont pas le droit
de lutter contre les fauteurs de marée noire
parce qu'ils utilisent du mazout
pour faire marcher leurs bateaux ?

Post-scriptum :

Merci de nous faire parvenir vos propositions de lettres et vos arguments. Envoyez-les à [Pro Val Terbi](#)