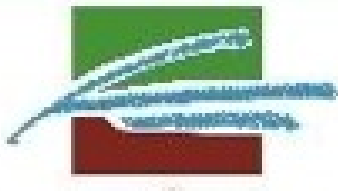


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article92>



Une charge actuelle de nuisances déjà forte, en progression

- 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 LS34 Bâle-Mulhouse, EuroAirport - Des questions en suspens, des éléments à éclaircir - Des ii accompagnent la prise de position du Gouvernement -



Date de mise en ligne : mercredi 27 juillet 2005

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

Le bruit des décollages

Il est déjà très présent, même si les avions passent à haute altitude. Ces altitudes ont tendance à diminuer.

– Comment exiger le passage des avions en décollage à l'altitude la plus élevée possible et comment lier ces exigences à une pénalité financières ?

Il y a déjà amende, actuellement, si le S d'évitement de Bâle n'est pas effectué immédiatement et correctement par les pilotes au décollage vers le Sud-Est.

– La santé des habitants est confrontée à une pollution sonore forte et à la présence de résidus de combustion dans l'air. Au profit de qui, et de quel droit ?

– Les aéroports de Kloten et Cointrin ont une taxe pénalisant les avions en fonction des nuisances sonores et environnementales. Cette taxe est-elle perçue à EuroAirport ? Quelle est la part du Jura ?

Les approches

– La stratégie du Hub implique un rassemblement d'avions à certaines heures, donc des séquences rapprochées de vols, de l'ordre de la minute et sur des trajectoires définies, le Gouvernement est-il prêt à exiger une distribution de ces vols entre les zones Sud-Ouest (Jura) et Sud-Est (Suisse alémanique) ? Exigera-t-il l'évitement du passage à la verticale des agglomérations ?