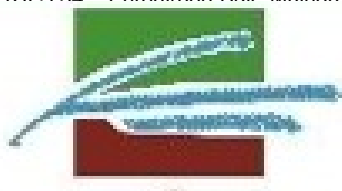


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article93>



Projet ILS34, des aménagements et modifications à négocier

- 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 éléments qui accompagnent la prise de position du Gouvernement -



Date de mise en ligne : mercredi 27 juillet 2005

Dans le cadre des négociations, en dehors de la question fondamentale de l'approche Sud Est et de la participation aux organismes de gestion, des aménagements ponctuels devraient être négociables.

– Quelles contraintes techniques le Gouvernement envisage-t-il pour que les approches avant atterrissage puissent se faire par des zones industrialisées, et donc de réduire ainsi les nuisances sur les zones rurales habitées et en voie de développement résidentiel ?

Couloir radar à déplacer vers l'est

Le couloir radar de prise en charge des avions (traitillé au-dessus de Montsevelier et Mervelier) porte une lourde atteinte à ces villages, même si le passage se trouve juste au-dessus de 2000 m. Les tests de comparaisons sont éloquentes, Montsevelier se trouve à 600 m et Mervelier à 560 m. L'écart avec les trajectoire est de l'ordre de 1500 m et pourtant, ce couloir échappe à la consultation !

?- Est-il possible de reporter ce couloir légèrement vers l'est, de manière à éviter le survol des agglomérations ?

Maintenir le statu quo ou sinon, partager équitablement

Pourquoi ne pas continuer d'accéder à l'aéroport de Bâle par les voies actuelles ? Les riverains ont choisi en connaissance de cause d'habiter dans un lieu survolé. Ce n'est pas notre cas.

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

– Le Gouvernement est-il prêt à exiger un partage équitable des nuisances ?

Altitude des approches et décollages

Une autre manière de diminuer les nuisances conduirait à demander des survols plus élevés. De plus le bruit est particulièrement agressif quand l'avion passe à la verticale ou presque à la verticale, surtout s'il corrige un palier ou un virage.

– Est-il possible de placer le seuil avant descente à 2500m ?

– Est-il possible de prioriser des trajectoires d'approche qui évitent le passage à la verticale des agglomérations ?

Limitation non seulement des vols, mais des heures de passage

Zurich a obtenu l'interdiction des vols nocturnes

– Le Gouvernement demandera-t-il fermement une interdiction des approches et décollages nocturnes au-dessus du territoire jurassien ?

Une phase d'essai

La presse vient d'annoncer [trois vols d'essai](#) pour le 8 ou le 10 août. Cette action est insuffisante.

– Le Gouvernement exigera-t-il une véritable période de simulation ?