



3003 Berne, le 30 mai 2005

AÉRODROME RÉGIONAL BRESSAUCOURT

Construction des installations aéroportuaires

Approbation des plans

1 ÉTAT DE FAIT

1.1 Situation initiale

La Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ) a le projet de construire une nouvelle installation (projet de Bressaucourt) en remplacement du champ d'aviation existant de Porrentruy qui sera supprimé dès l'entrée en service de la nouvelle installation.

Il est prévu que cette dernière obtienne le statut d'aérodrome régional sans trafic de lignes et se voie dotée d'une infrastructure appropriée. L'aérodrome régional aura l'obligation d'admettre des usagers.

1.2 Demande

Le 31 juillet 2003, la SCAJ dépose une demande d'approbation des plans pour la construction des installations aéroportuaires en vue de la création de l'aérodrome régional de Bressaucourt auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Le dossier de demande comprend les documents suivants:

- lettre de demande;
- rapport technique de juillet 2003;
- demande cantonale de permis de construire;
- demande cantonale d'autorisation en matière de protection des eaux;
- demande cantonale d'autorisation pour installation de citerne;
- demande cantonale de libération de construire un abri PC;
- conditions cantonales à remplir AIJ;
- préavis du service cantonal des arts et métiers;
- preuve énergétique – justification installation de chauffage;
- plan de situation n° 8077/26c, 25.04.03 échelle 1:1000;
- plan profil en long n° 8077/28b, 25.04.03 échelles 1:1000 / 1:100;
- plan profils normaux n° 8077/24a, 25.04.03 échelles 1:100 / 1:150;
- plan profils en travers n° 8077/27b, 25.04.03 échelle 1:500;

- schéma des canalisations, conduites d'eau et tranchées de réinfiltration des eaux n° 8077/31a, 25.04.03 échelle 1:1000;
- schéma des aménagements extérieurs et compensatoires situation et profil en travers n° 8077/PG032, 14.04.03 échelles 1:1000 / 1:250;
- plan de situation des constructions, 04.03 échelle 1:1000;
- plan bâtiment administratif, sous-sol, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, rez-de-chaussée, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 1^{er} étage, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 2^{ème} étage, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, façades échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, perspectives extérieures;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées sous-sol;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées rez-de-chaussée;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées 1^{er} étage;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées 2^{ème} étage;
- plan bâtiment administratif, coupe échelle 1:50;
- plan bâtiment administratif, coupe structurale en travers échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, coupe structurale en diagonale échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, perspective structure;
- plan bâtiment administratif, sous-sol, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, rez-de-chaussée, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 1^{er} étage, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 2^{ème} étage, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan hangars circulaires, plan-type, 04.03 échelle 1:100;
- plan hangars circulaires, coupe transversale, 04.03 échelle 1:100;
- plan hangars planeurs – atelier-avions, 04.03 échelle 1:200;
- plan hangars planeurs – atelier-avions, coupe transversale 04.03 échelle 1:100;
- plan hangars, façades nord, sud, est, ouest échelle 1:200;
- rapport d'impact sur l'environnement de juillet 2003;
- nouveau projet de carte d'approche à vue avec voltes hélicoptères d'avril 2005;

- extrait du plan de situation, nouvelle version avec stationnement hélicoptère d'avril 2005.

Au cours de l'audition, il s'est avéré qu'une procédure de défrichage devait encore être menée. Celle-ci étant étroitement liée aux projets de construction, l'issue de cette procédure spécifique est prise en considération dans la présente décision. Le dossier de demande a donc été complété par les documents suivants:

- lettre de demande d'autorisation de défrichage;
- rapport explicatif;
- formulaires 01 à 05 de l'OFEFP;
- plan route d'accès, défrichage définitif et aménagements compensatoires n° 8077/034, 19.09.04 échelle 1:1000;
- plan aérodrome, défrichage provisoire et définitif n° 8077/035, 19.09.04 échelle 1:1000.

La requête prévoit la construction entièrement nouvelle d'une infrastructure aéroportuaire composée des éléments suivants:

- Une piste en dur d'une longueur de 800 m sur une largeur de 18 m;
- Une voie de roulage en dur de 7.5 m de largeur;
- Des places de stationnement en herbe pour environ 12 avions (surface au sol: environ 7200 m²);
- Cinq hangars circulaires pour 6 à 8 avions chacun (surface au sol unitaire: 468 m²);
- Deux hangars pour avions (surfaces au sol: 520 m² et 260 m²);
- Un atelier de maintenance (surface au sol: 260 m²);
- Deux hangars pour planeurs et avions (surface au sol unitaire: 470 m²);
- Une place de lavage et des installations d'avitaillement en carburant (surface au sol unitaire: environ 600 m²);
- Un bâtiment administratif de 2 étages comprenant divers bureaux, salles et un restaurant de 50 places (surface au sol: environ 250 m²);
- Places de stationnement pour voitures (67);
- Route d'accès.

L'ensemble des constructions est modulaire et permet ainsi une évolution par étapes. Celles-ci seront déterminées par la demande, soit l'occupation et la location des hangars. Une première étape inclut au minimum, parmi les bâtiments susmentionnés: 2 hangars circulaires, 1 hangar pour avions, 1 hangar pour planeurs et avions, l'atelier de maintenance et le bâtiment administratif avec restaurant.

La surface totale nécessaire à la réalisation de l'ensemble des aménagements s'étale sur 12,3 hectares, y compris l'assise de la route d'accès. Ces aménagements suppo-

sent un terrassement de 27'600 m³ et un remblayage de 249'000 m³. Le déficit des matériaux, soit 221'400 m³, proviendront du chantier A16 (tunnel du Bois de Montaigne). Le décapage de la terre végétale est estimé à 38'200 m³ et sa remise en place à 17'800 m³. La différence, soit 20'400 m³, sera mise à disposition de la commune de Bressaucourt. La Commission d'estimation du remaniement parcellaire sera chargée de la redistribuer.

1.3 Auditions

Le 5 septembre 2003, les organes fédéraux et cantonaux suivants ont été appelés à se prononcer, au sens de l'art. 62a de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010), au sens de l'art. 37d de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et au sens de l'art. 4 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1):

- Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP);
- Office fédéral du développement territorial (ARE);
- Direction générale des douanes (DGD);
- Office fédéral de l'agriculture (OFAG);
- Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS);
- Secrétariat à l'économie (seco);
- Office fédéral des routes (OFROU);
- Office fédéral des transports (OFT);
- Canton du Jura par son Service de l'aménagement du territoire (SAT-JU).

L'avis de mise à l'enquête a paru le 9 septembre 2003 dans la Feuille fédérale et, le 10 septembre 2003, dans le Journal officiel de la République et Canton du Jura ainsi que dans les communes de Bressaucourt, Chevenez et Courtedoux. Le dossier a pu être consulté auprès du Service de l'aménagement du territoire du canton du Jura (SAT-JU) et auprès des bureaux communaux des trois communes concernées pendant une durée de 30 jours.

Le SAT-JU a assuré la coordination. Il a sollicité l'avis des autres services cantonaux et des communes concernées.

Dans un premier temps, l'audition s'est terminée le 1^{er} juin 2004, à la réception de la prise de position de l'OFEFP.

Le seco, l'OFAG et l'OFT n'ont pas exprimé de remarques sur le projet.

Les autres offices fédéraux et les différents services cantonaux ont émis des remarques et/ou des conditions dans leurs préavis respectifs. Elles seront reprises et analysées dans la suite de la présente décision.

Pour ce qui est de la procédure de défrichement, l'avis de mise à l'enquête a paru le 28 septembre 2004 dans la Feuille fédérale, et le 29 septembre 2004 dans le Journal officiel de la République et Canton du Jura. Le dossier a pu être consulté auprès du SAT-JU pendant une durée de 30 jours.

Le Canton du Jura, par le Service de l'aménagement du territoire (SAT-JU) a assuré la coordination. Il a sollicité l'avis des autres services cantonaux et des communes concernées.

L'audition concernant le défrichement s'est terminée le 1^{er} mars 2005, à la réception de la prise de position de l'OFEFP.

1.4 Procédure d'opposition

Il est le plus souvent malaisé de distinguer l'acte de l'autorité que visent les oppositions. En se fondant sur les griefs les plus souvent articulés, l'autorité d'exécution les a attribués à l'acte principalement querellé.

Les personnes, associations et communes énumérées ci-après ont participé à la procédure d'opposition dans le délai légal. Par conséquent, pour autant que ces intervenants puissent être considérés comme parties au sens de l'article 6 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ils pourront attaquer la présente décision par la voie du recours de droit administratif. En revanche, toute personne qui n'a pas participé à la procédure d'opposition, au sens de l'article 36d, al. 4, LA, est exclue de la suite de la procédure.

Pour l'autorité de décision, la qualité de partie doit être attribuée aux personnes qui peuvent raisonnablement supposer qu'elles subiront une atteinte spéciale du fait de l'exploitation de l'aérodrome. Les critères suivants ont dès lors été retenus: sont considérés comme parties les personnes ayant élu domicile dans les communes de Bressaucourt, Chevenez et Courtedoux, étant entendu que ces communes sont, pour partie au moins, concernées par les procédures d'approche et de décollage (volte).

Les interventions qui émanent des personnes ou associations suivantes seront traitées en tant qu'opposition:

- Association des opposants au projet d'aérodrome de Bressaucourt (AOPAB),
2904 Bressaucourt
- Association transports et environnement (ATE), 2800 Delémont
- Barthe Isabelle, 2904 Bressaucourt

- Chapuis Sophie, 2904 Bressaucourt
- Chevenez Pluriel, 2906 Chevenez
- Commune mixte de Bressaucourt, 2904 Bressaucourt ¹
- Dessarzin Nathalie, 2902 Fontenais
- Fernex Jean, 2904 Bressaucourt
- Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (SL-FP), 3011 Berne
- Merquin Rossé Lucienne, 2906 Chevenez
- Pro Natura Jura, 2900 Porrentruy
- Rota Pierre, 2904 Bressaucourt
- Syndicat d'améliorations foncières (SAF), 2904 Bressaucourt ²
- WWF Jura, 2886 Epiquerez

En outre, des oppositions individuelles identiques envoyées en masse ont été adressées à l'OFAC dans les délais impartis. Elles ont été le fait de 374 personnes dont les griefs correspondent à ceux qui seront examinés sous chiffre 2.2.6.

Il sera donné suite aux oppositions contre le projet de défrichement, émanant des personnes ou associations suivantes:

- Association des opposants au projet d'aérodrome de Bressaucourt (AOPAB), 2904 Bressaucourt
- Chapuis Sophie, 2904 Bressaucourt
- Fernex Jean, 2904 Bressaucourt
- Pro Natura Jura, 2900 Porrentruy
- WWF Jura, 2886 Epiquerez

¹ Par lettre du 11 octobre 2004, la commune mixte de Bressaucourt a informé l'OFAC qu'elle retirait l'opposition déposée. Une séance réunissant des représentants de la SCAJ, de la commune de Bressaucourt, du bureau mandaté pour le remaniement parcellaire et du Syndicat d'améliorations foncières a permis de lever les termes de l'opposition.

² Par lettre du 14 octobre 2004, le Syndicat d'améliorations foncières de Bressaucourt a informé l'OFAC qu'il retirait l'opposition déposée. Une séance réunissant des représentants de la SCAJ, de la commune de Bressaucourt, du bureau mandaté pour le remaniement parcellaire et du Syndicat d'améliorations foncières a permis de lever les termes de l'opposition.

Dès lors, la présente décision sera notifiée aux 12 personnes et associations susmentionnées n'ayant pas retiré leur opposition, ayant participé à la procédure d'opposition. Les opposants s'étant annoncés par lettre standard seront avertis via la publication de la décision dans les organes officiels de publication.

1.4.1 Motifs invoqués par les opposants

En résumé, les griefs invoqués contre la construction des installations aéroporutaires concernent les points suivants.

Griefs en relation avec la procédure

Le piquetage sur le terrain était très lacunaire lors de la mise à l'enquête, de même que les gabarits étaient peu visibles (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, ATE, WWF)

Il y a minimisation et saucissonnage du projet (approbation initiale et extension ultérieure) (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Griefs en relation avec les variantes, la justification et le remplacement du champ d'aviation de Courtedoux

L'aérodrome existant de Porrentruy-Courtedoux peut sans aucun problème être maintenu pour l'aviation. Les appareils de type Ecolight peuvent se substituer aux appareils actuels: Porrentruy est suffisant (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, ATE, Barthe, Chapuis, Chevenez Pluriel, Dessarzin, Merguin Rossé, WWF)

La justification du projet n'est pas donnée de manière satisfaisante (désenclavement du Jura, évolution des besoins diminution du trafic à Porrentruy, pas d'analyse de la diminution, aux prévisions d'augmentation du trafic non fondées) (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, lettre standard, ATE, Barthe, Chevenez Pluriel, Merguin Rossé Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Il manque la justification devant expliquer le projet comme contribution au développement durable (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

L'étude de variantes n'est pas suffisante et ne correspond pas aux exigences actuelles (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, ATE, WWF)

Les documents sur lesquels se fonde la justification du projet ne sont plus d'actualité (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, Chevenez Pluriel, Merguin Rossé, WWF)

On parle de déplacer un aérodrome alors qu'il s'agit de construire un aéroport plus grand (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

L'étude comparative des variantes de 1989 n'est pas reproduite in extenso (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Les critères de décision (accessibilité rail et route) ne sont pas satisfaisants (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Le choix du site obtient la note la plus défavorable concernant l'aspect nature et paysage (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Le site actuel de Porrentruy est plus proche de la jonction A16, contrairement à ce qui est écrit dans le rapport (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Griefs en relation avec le projet d'installation aéronautique

Il n'y a pas de plan d'ensemble de l'aérodrome (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

On parle d'une piste de 800 m alors que la plate-forme est de 920 m (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

La demande devrait porter aujourd'hui déjà sur la possibilité d'exploiter l'aérodrome aux instruments (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Contradiction entre l'absence de balisage lumineux et l'activité de vol de nuit (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Griefs en relation avec les aspects du projet relevant de l'aménagement du territoire et de l'environnement évoqués dans le rapport d'impact

Nuisances en général

La conjonction de l'installation et de l'A16 entraînerait une péri-urbanisation à l'ouest de Porrentruy créant une conurbation sur plus de 4 km (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

On assistera à une augmentation des nuisances (griefs soulevés par lettre standard, Chapuis, Chevenez Pluriel, Dessarzin)

12 hectares de terres agricoles seront soustraits définitivement à l'agriculture (griefs soulevés par lettre standard, Barthe)

Le rapport d'impact sur l'environnement a été en partie rédigé par le chef du Service cantonal de l'aménagement du territoire, lequel a aussi été amené à juger ce document (griefs soulevés par ATE)

Bruit

Le rapport d'impact ne mentionne pas les effets sur l'air et le bruit durant la phase de chantier (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Eaux

Le projet se trouve en limite de bassin d'alimentation des forages; la prudence est de mise en région karstique (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, lettre standard, Barthe, Dessarzin, WWF)

Il manque un plan des canalisations pour l'acheminement des eaux polluées vers le réseau A16, qui n'a pas été adapté en conséquence (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Les eaux usées domestiques ne sont pas raccordées au réseau idoine (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Il y a contradiction sur la manière d'évacuer les eaux de la piste (météoriques / polluées lors d'un accident) (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Géologie

Il manque une investigation géologique (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Les analyses de sol présentées ne peuvent pas être localisées et ne sont pas complètes (manque cadmium) (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Forêt

De la forêt (au sens de la loi) est touchée: une demande de défrichement doit être déposée (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Il n'y a pas de plan des abattages ou élagages nécessaires à l'installation (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Paysage

Les affirmations du rapport sur le paysage sont en complète contradiction avec les déclarations de l'OFEFP (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

L'absence d'une carte des obstacles rend impossible l'estimation des impacts paysagers (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Végétation

Le projet occasionne une perte de biotope (végétation) et porte préjudice à deux espèces animales à l'encontre desquelles de nouvelles atteintes ne sont pas acceptables (griefs soulevés par Pro Natura, SL-FP, Rota, lettre standard, Chapuis, Dessarzin, WWF)

Compensation

L'intégration du projet dans le remaniement parcellaire ne constitue pas une compensation (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF)

Les mesures de compensation prévues ne permettent pas de compenser la destruction du paysage bocager et le cloisonnement des biotopes (griefs soulevés par AOPAB, Fernex)

En outre, les griefs invoqués contre le défrichement concernent les points suivants.

Les législations forestières cantonales et fédérales ne sont pas respectées (WWF, Pro Natura)

D'autres éléments du dossier sont à reconsidérer, le projet ne peut pas être "saucissonné", toutes les procédures doivent être annulées (WWF, Pro Natura, Fernex, AOPAB)

La constatation officielle de la nature forestière n'a pas été publiée par l'Office cantonal des forêts (WWF, Pro Natura, Fernex, AOPAB)

Le dossier est incomplet, la limite de forêt semble largement contestable (Fernex, AOPAB)

Il n'y a pas nécessité de défrichement en raison de la variante de site et de l'intérêt public prépondérant constitué par le maintien de cet ensemble paysager remarquable (WWF, Pro Natura)

Les propositions de compensations écologiques sont lacunaires, inéquitables et ne compensent pas les destructions préalables (WWF, Pro Natura, Fernex, AOPAB)

Le projet déposé ne remplit pas les conditions de l'art. 5, al. 2, Lfo (Fernex, AOPAB)

Il serait aberrant de défricher les alentours d'un projet qui ne verra sans doute jamais le jour (Chapuis)

2 CONSIDÉRATIONS

2.1 Forme

2.1.1 Autorité compétente

En vertu de l'art. 7, al. 1 de la loi sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), l'autorité examine d'office si elle est compétente.

L'objet de la demande vise la construction complète d'installations aéronautiques destinées à créer un aéroport régional, qui, au sens de l'art. 2 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1), constitue une installation d'aéroport.

Dès lors, la procédure d'approbation des plans selon les art. 37 et ss. de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), de même que les dispositions de l'OSIA (art. 27a à 27h), sont applicables.

Selon l'art. 37, al. 2, let. a, LA, l'autorité chargée de l'approbation des plans est le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (art. 37, al. 3, LA). Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal n'est requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aéroport (art. 37, al. 4, LA).

Par conséquent, le DETEC est l'autorité compétente en l'espèce.

2.1.2 Procédure applicable

Le projet prévoit la construction d'une installation aéronautique régionale décrite au point 1.2. L'édifice ne peut pas être assimilé à une construction de moindre importance au sens de l'art. 37i, LA. Le projet est par conséquent soumis à la procédure ordinaire d'approbation des plans.

Une étude de l'impact sur l'environnement (EIE), au sens de l'art. 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) est requise.

En effet, selon les art. 1 et 5 de l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011), les installations nouvelles sont soumises à une EIE au sens de l'article 9 LPE si elles correspondent à l'une des définitions données en annexe. Or la construction d'une installation aéronautique doit être autorisée dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Selon l'annexe 14, OEIE, la procédure d'approbation des plans est considérée comme décisive.

En outre, la commune de Bressaucourt est actuellement en train de procéder à un remaniement parcellaire. Les terrains sur lesquels l'aérodrome doit se construire sont concernés par le remaniement parcellaire. Bien que la commune de Bressaucourt ait réglé avec la SCAJ les modalités du droit de superficie dans la Convention du 16 avril 2001, les terrains sont encore actuellement en mains privées. Cependant, il ressort de l'état d'avancement du projet de remaniement parcellaire, tel qu'il a été présenté lors de la visite de l'autorité fédérale du 10 mars 2005, que le requérant de la présente décision devrait bénéficier des droits nécessaires à l'édification de ses installations à l'issue de la procédure de remaniement. Au cas où contre toute attente, cela ne serait pas le cas, le concessionnaire disposerait du droit d'expropriation au sens de l'article 36a, al. 4, LA.

Par conséquent, le DETEC considère que:

- ***la demande formulée par la SCAJ en date du 31 juillet 2003 doit être soumise à la procédure ordinaire d'approbation des plans,***
- ***une EIE, au sens de l'art. 9 LPE, est nécessaire.***

2.2 Fond

2.2.1 Justification du projet

Le champ d'aviation de Porrentruy, avec piste en herbe, a été créé en 1946. Il a constitué un lieu privilégié pour les cours d'instruction aéronautique préparatoire et de perfectionnement; à ce titre, il a permis de former au nord-ouest de la Suisse de nombreux pilotes de toutes catégories. Toutefois, l'urbanisation croissante, la situation géographique de l'aérodrome de Porrentruy confinée entre Courtedoux et Porrentruy, les inondations régulières, la construction future d'un viaduc de la Transjurane à l'ouest du champ d'aviation empêchent tout développement de cet aérodrome qui n'est plus adapté à l'aviation d'aujourd'hui.

Depuis une quinzaine d'années, la question du remplacement de cet aérodrome est à l'ordre du jour et a fait l'objet de différentes études. L'utilité d'un nouvel aérodrome répond aussi bien à des besoins touristiques et sportifs qu'économiques. Un aérodrome est une infrastructure de communication et sert donc au développement économique

de la région. D'ailleurs la nécessité de créer un nouvel aérodrome a été reconnue et affirmée par les acteurs économiques et politiques.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Canton du Jura réitère sa conviction de l'utilité de la construction d'un aérodrome à Bressaucourt pour le développement économique de la région et des entreprises. Ce projet offre un moyen de communication rapide et supplémentaire pour une destination nationale, voire internationale. Enfin, l'école d'aviation projetée présente de nouvelles opportunités de formation.

Le Gouvernement jurassien quant à lui, a précisé tout l'intérêt qu'il voit, pour la région, dans la réalisation du projet de nouvel aérodrome. Il estime que ce projet est de nature à favoriser le développement durable de l'économie jurassienne et du cadre de vie régional. Il s'inscrit parfaitement dans les politiques publiques de l'Etat et dans ses options stratégiques. Il faut impérativement améliorer tous les moyens de communication pour permettre au canton du Jura de renforcer son potentiel d'attractivité, de compétitivité et donc de développement. La construction d'un aérodrome régional à Bressaucourt constitue une exigence incontournable pour l'avenir du Jura et répond dès lors à un véritable intérêt public.

Pour toutes ces raisons, il a été décidé de remplacer le champ d'aviation de Courtedoux et de le transférer à Bressaucourt. Afin de réaliser ce déplacement, il s'agit de créer de toutes pièces une nouvelle infrastructure et, à ce titre, procéder à la construction de divers équipements: piste, hangars, bâtiment administratif, etc.

2.2.2 Objet de la procédure

En vertu de l'art 27d, al. 1, OSIA, l'autorité compétente doit vérifier si la construction prévue est conforme aux objectifs et exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). En outre, l'autorité compétente doit s'assurer que le projet satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation, aux exigences techniques, ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

2.2.3 Audition fédérale

La procédure d'audition des autorités fédérales intéressées a été engagée en dates du 5 septembre 2003 et du 28 septembre 2004 pour le défrichement. Elle a pris fin le 1^{er} juin 2004 pour la première partie, à la réception de la prise de position de l'OFEFP et le 1^{er} mars 2005 concernant le défrichement, à la réception de l'avis de l'OFEFP.

Les réserves et les conditions émises par les autorités fédérales sont traitées aux chapitres y relatifs ou reprises dans le dispositif de la décision.

2.2.4 Audition cantonale et communale

En application de l'art. 37d, LA, la procédure d'audition a été engagée auprès du canton du Jura le 5 septembre 2003. Le canton a procédé à l'audition des milieux et des communes concernés. Au cours de l'audition, aucun avis négatif n'a été émis. La procédure a pris fin le 10 janvier 2004, à la réception de l'avis du canton du Jura.

Le canton du Jura, par le biais du Service de l'aménagement du territoire (SAT-JU), accorde à l'objet de la présente demande un préavis favorable sous réserve des conditions et remarques formulées par certains services cantonaux, qui seront traitées aux chapitres y relatifs ou reprises dans le dispositif de la décision.

2.2.5 Prise de position du DETEC en tant qu'autorité compétente

2.2.5.1 Objectifs et exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Selon le PSIA, les aérodromes régionaux remplissent la fonction de centres régionaux orientés vers les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement aéronautique ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. Grâce à leur bonne infrastructure, ils sont à même d'assumer d'importantes fonctions de délestage dans le cadre du système global.

Au sens du PSIA, les aérodromes régionaux doivent pouvoir se développer lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public. Les valeurs limites d'immission en matière de bruit doivent être respectées. Des allègements ne peuvent être accordés.

Le présent projet a fait l'objet de plusieurs séances de coordination dans le cadre du PSIA. Au cours de ces séances, les principaux domaines du PSIA ont été passés en revue. Le résultat des séances a permis une version finale du protocole de coordination en juillet 2003: les différents éléments qui découlent du dossier ont été globalement coordonnés. Le protocole de coordination a lui-même servi de base à l'élaboration de la fiche PSIA de l'aérodrome régional de Bressaucourt.

La fiche par installation du PSIA concernant Bressaucourt a été adoptée par le Conseil fédéral le 18 août 2004. Cette fiche fixe le cadre (bruit de l'installation, limitation d'obstacles et périmètre d'aérodrome) dans lequel les procédures spécifiques liées au projet de nouvelle installation peuvent se dérouler, à l'instar de la présente procédure.

L'ARE a confirmé la pertinence de la coordination PSIA dans son préavis du 5 avril 2004.

Au vu de ce qui précède, la concordance du projet avec le cadre fixé par le PSIA est assurée.

2.2.5.2 Les exigences spécifiques à l'aviation et les exigences techniques

L'art. 3, OSIA, rend directement applicables aux aérodromes les normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenues dans les annexes 10 et 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention OACI; RS 0.748.0), ainsi que les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).

De plus, l'art. 9, OSIA, exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

L'objet de la présente demande prévoit la construction de diverses infrastructures. Les services compétents de l'OFAC ont examiné le projet. Ils ont demandé qu'une volte hélicoptère soit définie; en principe perpendiculaire à la piste. Dans le même domaine, une place d'atterrissage pour hélicoptère doit être prévue. Le requérant a modifié son projet suite aux demandes des experts de l'OFAC. Ces derniers ont jugé que la faisabilité technique et de sécurité relative à la modification proposée répondait aux exigences. La nouvelle situation figure en annexe à la présente décision.

Pour des raisons de sécurité, les services compétents de l'OFAC ont recommandé d'équiper l'installation d'un indicateur visuel de pente d'approche (APAPI) à chaque extrémité de piste, au sens du chiffre 5.3.5.1 de l'Annexe 14 OACI. Bien qu'il soit difficile d'affirmer aujourd'hui que les conditions de guidage visuel seront insuffisantes, il est adéquat de réserver cette hypothèse. Cette dernière ne pourra être vérifiée par l'OFAC qu'à l'issue d'un vol d'essai qui aura lieu dès que la piste sera revêtue. Une charge en la matière sera inscrite au dispositif.

Les infrastructures ont été analysées en parallèle avec les différents documents concernant l'exploitation du futur aérodrome régional. Toutes les remarques relatives à l'exploitation sont traitées dans la décision de l'OFAC d'approuver le règlement d'exploitation, édictée le même jour.

Dès lors, lesdits services ont conclu que les exigences spécifiques à l'aviation dans le domaine des infrastructures au sol, selon les art. 3 et 9 OSIA, étaient remplies sans réserve.

Par conséquent, dans le domaine des exigences spécifiques à l'aviation, sous réserve des exigences liées à l'exploitation de l'installation, le projet satisfait aux exigences du droit interne et du droit international.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) demande que la décision soit soumise à l'application de la norme 4.5 de l'annexe 17 à la Convention OACI. Cette dernière stipule que les exigences architecturales et liées à l'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile, soient intégrées dans

la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes des aéroports.

Pour satisfaire aux exigences en matière de sûreté, la construction des divers éléments du projet sera réalisée conformément à la norme OACI indiquée ci-dessus.

2.2.5.3 *Les exigences liées à l'aménagement du territoire*

Outre le PSIA, un projet doit satisfaire notamment aux exigences de l'aménagement du territoire, qui requièrent en particulier qu'il s'intègre dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie.

Le projet d'aérodrome régional à Bressaucourt fait l'objet de la fiche n° 2.09 "Aviation civile" du plan directeur cantonal remanié, dans laquelle sont notamment indiqués les principes d'aménagement et les mesures de planification y relatives. Du fait de l'inscription du projet au plan directeur, il est pris en considération et en principe coordonné avec l'ensemble des fiches. Le plan directeur cantonal fait encore l'objet d'une consultation auprès de la Confédération qui doit l'approuver. Le canton propose que la fiche n° 2.09 soit approuvée en catégorie "coordination réglée".

En outre, la future localisation de l'aérodrome régional se trouvera sur des terrains affectés à la zone agricole. Il n'est pas prévu d'affectation particulière au niveau de l'aménagement local. Par contre, la commune de Bressaucourt a procédé à un remaniement parcellaire de ses terres agricoles. Dès le départ, le projet d'aérodrome a fait partie des réflexions sur le remaniement parcellaire et la redistribution des terres a été effectuée en tenant compte de la présence future de l'aérodrome.

Dans son préavis, l'ARE relève que l'indication du canton selon laquelle l'inscription du projet au plan directeur fait qu'il est automatiquement pris en considération et coordonné avec l'ensemble des fiches paraît hâtive. En particulier, des questions telles que la desserte pourraient trouver avantageusement une solution dans le cadre du plan directeur en cours d'élaboration. Dès lors, l'ARE demande de rappeler l'obligation pour l'exploitant d'assurer une desserte suffisante par les transports publics. Le canton du Jura propose la solution du Publicar.

Ce rappel est pertinent et sera repris dans les exigences de la présente décision.

L'ARE demande que, vu les incertitudes qui existent encore quant à la rentabilité et au financement de l'installation, une réalisation par étapes soit prévue. Le requérant a déjà prévu cette disposition dans le rapport technique accompagnant le dossier de demande. Ainsi, les exigences de l'ARE sont couvertes.

Enfin, l'ARE exige la remise en état du site de Porrentruy-Courtedoux comme condition à l'octroi de la présente décision. Le projet d'aérodrome à Bressaucourt remplace le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux. Ce dernier sera supprimé dès la mise

en service de la nouvelle installation. Les surfaces du champ d'aviation de Courtedoux seront restituées à l'agriculture. Au cas où les bâtiments seraient conservés, leur réaffectation se fera en conformité avec les dispositions en matière d'aménagement du territoire. En effet, le futur exploitant de l'aérodrome régional de Bressaucourt n'est pas propriétaire des installations de Porrentruy-Courtedoux, il n'est donc pas possible d'exiger une telle condition dans la présente décision. Néanmoins, l'éventuelle réaffectation des bâtiments de l'aérodrome de Courtedoux doit se dérouler dans le cadre de procédures prévues en matière d'aménagement du territoire.

Dès lors, les conditions suivantes seront reprises dans les exigences:

- le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation de Bressaucourt,
- les surfaces du champ d'aviation de Courtedoux seront restituées à l'agriculture,
- au cas où les bâtiments du champ d'aviation de Courtedoux seraient conservés, leur réaffectation se fera en conformité avec les dispositions cantonales et communales en matière d'aménagement du territoire.

Par conséquent, la compatibilité du projet de construction avec les instruments de planification communaux, cantonaux et fédéraux est manifeste.

2.2.5.4 Les exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

Le projet vise à construire les installations aéronautiques destinées à la création d'un aérodrome régional. Le canton du Jura et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage ont émis des conditions dans certains domaines de la protection de l'environnement. Elles sont reprises et analysées ci-après.

a) Suivi environnemental

L'OFEP, dans son préavis du 1^{er} juin 2004, demande que le requérant mette en place un suivi environnemental du chantier selon la norme VSS 640 610a. Le cahier des charges du suivi environnemental devra être élaboré en collaboration avec les services cantonaux spécialisés de la protection de l'environnement. Ce cahier des charges devra préciser les devoirs et compétences du mandataire spécialisé chargé d'assurer ce suivi environnemental pendant les phases de réalisation et d'exploitation. Il exigera notamment un rapport final pour faciliter la réception environnementale des travaux, au moins un contrôle cinq ans après la fin des travaux de construction, ainsi que des contrôles périodiques par les services cantonaux. Dans le domaine "Nature et paysage", il s'agira, par un relevé de la faune la plus sensible, soit le lièvre et la pie-grièche écorcheur, de s'assurer que les populations se sont maintenues.

LOFEP demande à être informé périodiquement de l'état et de la réalisation des mesures environnementales; à cet effet, un bref compte-rendu de réalisation illustré de photos sera remis aux autorités cantonales et fédérales. Le rapport final du

suivi environnemental et les résultats du contrôle seront envoyés à l'OFEFP pour information.

Les conditions posées par l'OFEFP sont pertinentes et seront reprises dans les exigences.

b) Protection de la nature et du paysage

Pour le canton du Jura, par son Office des eaux et de la protection de la nature (OEPN-JU), les mesures préconisées au chapitre 13.3 devront impérativement être réalisées pour atténuer les impacts décrits.

Selon l'OFEFP, avec le projet de nouvel aéroport régional à Bressaucourt, ce sont 12 hectares d'un paysage agricole remarquable par sa « naturalité » qui seront profondément transformés. L'impact paysager doit être qualifié de très lourd, du fait non seulement des terrassements et des nouvelles constructions, mais aussi à cause de la transformation du paysage sonore, qui perdra son caractère calme actuel. La non-conservation d'un espace agricole calme et d'une grande diversité naturelle ne peut se justifier que par un intérêt public prépondérant. Au niveau régional (Ajoie), les photomontages montrent que l'impact paysager peut être relativisé en raison de l'exposition discrète du site.

Concernant l'impact du projet sur la flore et la faune, l'OFEFP peut se rallier aux appréciations du RIE. L'impact sera double, d'une part par la disparition de certains milieux naturels (haies), et d'autre part par la fragmentation et la modification d'un agro-écosystème dont la richesse est tributaire d'une structure paysagère en mosaïque, avec des surfaces d'exploitation extensive. Les analyses réalisées pour les espèces les plus sensibles, soit le lièvre, la pie-grièche écorcheur et les rapaces, semblent tout à fait pertinentes.

Les mesures préconisées au sens de l'art. 18, al. 1^{er}, LPN dans le périmètre même de l'aéroport sont de nature à améliorer l'intégration de l'infrastructure et à reconstituer certains éléments de l'agro-écosystème détruit. Cependant, le cloisonnement des surfaces entre les pistes de roulage ainsi que l'exposition à des dérangements humains vont limiter le potentiel de ces milieux de substitution. Ainsi, les mesures dans le périmètre même de l'aéroport ne peuvent assurer seules un rétablissement de l'équilibre naturel actuel et le maintien des populations des espèces sensibles.

Dès lors, toutes les mesures décrites sur le plan "Aménagements extérieurs et compensatoires" du 14 avril 2003 et sur la carte des mesures 13.3 devront être intégrées à l'approbation des plans et réalisées.

La condition posée par l'OFEFP et le canton du Jura est pertinente et sera reprise dans les exigences.

En outre, d'après l'OFEFP, les mesures complémentaires garantissant la conservation, par un plan de gestion adéquat, des prairies et pâturages extensifs de

"Sous Champ Morlat" et près de "En Echaux" seront aussi intégrées à l'approbation des plans de façon contraignante car elles sont essentielles pour le projet au sens de l'art. 18, al. 1^{er}, LPN.

Il est à noter que les mesures complémentaires ci-dessus concernent le projet de l'A16. La mise en œuvre effective, avec report des conditions au plan de zones de protection communale, et le plan de gestion seront réalisés par l'A16, ce d'autant plus que les terrains sur lesquels ces mesures seront prises n'appartiennent pas à l'exploitant de l'aérodrome. Dès lors, ce dernier devra, en partenariat avec les responsables de l'A16, le Syndicat d'améliorations foncières et le Service de l'économie rurale du canton du Jura, faire en sorte de garantir la présence de prairies et pâturages extensifs, en particulier ceux de "Sous Champ Morlat" et près de "En Echaux", en proposant des accords et des contrats avec les propriétaires et les exploitants. Les accords seront passés d'ici au début des travaux autorisés par la présente décision. Cette condition sera reprise dans les exigences.

Afin de réduire encore les atteintes sur les milieux naturels et plus spécialement sur les populations de la Pie-grièche écorcheur et du lièvre, l'OEPN-JU demande également que des mesures complémentaires (extensification de surface, création de milieux refuge) soient prises dans le reste du territoire communal. L'exigence ci-dessus répond à la demande de l'OEPN-JU.

Initiatives cantonales

En date du 1^{er} mars 2005, l'OFEPF, dans sa prise de position complémentaire axée sur le défrichement, soulève la question des deux initiatives cantonales suivantes: l'initiative du 10 septembre 2004 "Contre l'Aérodrome de Bressaucourt" et l'initiative du 10 septembre 2004 "Pour la Protection des Paysages Bocagers Jura-rassiens".

Selon l'OFEPF, il y aurait lieu de soumettre l'exécution de la décision du DETEC d'approbation des plans à la condition que les deux initiatives aient été traitées d'une manière liante et définitive.

En revanche, l'OFAC, se fondant sur la compétence exclusive de la Confédération en matière de législation sur l'aviation, au sens de l'article 87 de la Constitution et sur l'art. 37, al. 4, LA, a estimé que le sort de la construction de l'Aérodrome de Bressaucourt ne pouvait être soumis à la suite que les autorités cantonales pourraient être amenées à donner dans un avenir indéterminé aux deux initiatives. Ce faisant, l'OFAC se fondait sur le message relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans du 25 février 1998 (FF 1998 2221), en particulier sur son chiffre 13.222, lequel indique que "le projet de loi postule que l'autorité unique, et elle seule, examine de manière autonome l'application du droit cantonal dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'exécution des tâches de droit fédéral. ... "

En conséquence, des membres de la direction des deux offices convinrent de se rencontrer au sens de l'article 62b de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). Le résultat de la réunion du 18 avril 2005 est le suivant: l'OFEFP n'a demandé ni la suspension de la procédure ni l'introduction de conditions dans la décision. L'intention de l'OFEFP était d'attirer l'attention de l'autorité de décision sur les implications politiques des projets d'initiative. Par conséquent, l'objet ne doit pas être qualifié de divergence essentielle au sens de l'art. 62b, al. 3, LOGA, les deux offices ont convenu qu'il suffirait de le mentionner dans la présente décision dont il n'influence pas le dispositif.

Le 20 avril 2005, le Parlement jurassien a examiné la recevabilité des deux initiatives susmentionnées.

L'initiative "Contre l'Aérodrome de Bressaucourt" a été déclarée irrecevable et l'initiative du 10 septembre 2004 "Pour la Protection des Paysages Bocagers Jurassiens". Suivant en cela le message du Gouvernement, le Parlement a déclaré non valable du point de vue juridique l'initiative populaire "Contre l'aérodrome de Bressaucourt".

Quant à la seconde initiative "Pour la protection des paysages bocagers", elle a été déclarée valide car conforme aux dispositions légales. Ce texte ne mentionne pas explicitement l'aérodrome, même si le projet est prévu dans une telle zone de bocage. Dans la mesure où l'autorité de décision doit se prononcer dans la phase actuelle, elle ne peut procéder à la pesée des intérêts en présence, laquelle ne pourra avoir lieu que le jour où le nouveau droit cantonal serait d'application. Si, au vu du droit actuel, il décidait de procéder autrement, l'OFAC se verrait taxer d'incohérence dans la mesure où c'est avec l'appui du Gouvernement jurassien que le Conseil fédéral a adopté la fiche PSIA relative à l'aérodrome de Bressaucourt (cf. chiffre 2.2.5.1 ci-dessus).

c) Protection des eaux superficielles et souterraines

D'après l'OFEFP, les eaux pluviales de la piste s'infiltrent dans le sol par des tranchées d'infiltration, or ces tranchées n'assurent pas une protection suffisante des eaux souterraines. En conséquence, l'infiltration sera réalisée conformément aux indications des "Instructions sur la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" publiées par l'OFEFP en 2002 dans la série « L'environnement pratique ».

La condition posée par l'OFEFP est pertinente et sera reprise dans les exigences.

Dans le domaine des eaux souterraines, l'OFEFP s'appuie sur la décision du service spécialisé cantonal qui, selon l'art. 20, al. 1, LEaux, délimite les zones de protection autour des captages d'eau souterraine qui sont d'intérêt public. Le service cantonal conclut que la zone concernée par le projet peut être classée en secteur A_u de protection des eaux.

D'après la nouvelle directive sur la protection des eaux souterraines, la construction d'un aérodrome et de ses installations annexes (hangar, atelier, restaurant, voie de roulage et places de stationnement) est effectivement autorisée en secteur A_v de protection des eaux. Le projet devra tout de même être réalisé dans le respect des prescriptions prévalant dans les secteurs particulièrement menacés et dans les zones de protection des eaux souterraines (art. 31, al. 1, let. a, OEaux).

Dès lors, la condition suivante sera reprise dans les exigences. Lors de la réalisation et de l'exploitation de l'aérodrome, le requérant doit, selon l'art. 31, al. 1, OEaux, prendre les mesures qui s'imposent en vue de protéger les eaux; il s'agit en particulier:

- de prendre les mesures exigées dans l'annexe 4, ch. 2;
- d'installer des dispositifs de surveillance, d'alarme et de piquet.

Ces mesures seront prises à ses frais et en accord avec le service spécialisé cantonal.

L'OEPN-JU relève qu'en phase de chantier, il est prévu de se conformer aux prescriptions régissant la zone S3. Au vu de la proximité de la zone S3 des puits de Bressaucourt, l'OEPN-JU recommande également de s'en tenir à ces prescriptions en phase de fonctionnement normal, étant entendu que les mesures de protection prévues devraient satisfaire à ces exigences.

Cette condition sera reprise dans le dispositif ci-après.

Dans le cas d'une pollution grave des eaux, l'OFEPF demande que, si le projet devait porter atteinte aux puits de Bressaucourt, le requérant ait à les remettre en état ou à les remplacer à ses frais.

En cas de pollution grave des eaux, les dispositions légales sur la responsabilité du maître d'ouvrage sont applicables. Il n'y a donc pas lieu de préciser plus avant les modalités liées à la responsabilité en cas de pollution dans la présente décision.

d) Sols / déchets

L'OFEPF considère que le projet va provoquer d'importantes atteintes au sol naturel. Ces atteintes ne sont justifiées que si le projet d'infrastructure a au moins une importance régionale.

Il est prévu d'utiliser 249 000 m³ de matériaux (dont 221 400 m³ venant de l'extérieur) pour le nivellement du terrain. Pour ce faire, les plans doivent être définitivement approuvés, sans quoi il faut déposer une demande d'autorisation pour l'aménagement et l'exploitation des décharges.

Dès lors, si les travaux de décapage et de remblaiement doivent être anticipés et commencer avant que les plans soient définitivement approuvés, il est nécessaire d'obtenir une autorisation pour l'aménagement et l'exploitation des décharges.

De même, tous les travaux de terrassement à Bressaucourt et à Porrentruy-Courtedoux (y compris la répartition du sol superficiel décapé sur des surfaces agricoles) doivent être suivis par un spécialiste de la pédologie dont le choix et le cahier des charges seront définis en accord avec le service cantonal de la protection des sols, soit l'OEPN-JU.

Les conditions posées par l'OFEFP sont pertinentes et seront reprises dans les exigences.

Le canton du Jura demande qu'au cas où les matériaux issus du tunnel de Montaigne ne suffiraient pas pour le remblai, les impacts liés au trafic des apports extérieurs soient indiqués.

Si le cas susmentionné devait se produire, une analyse des impacts liés au trafic d'apport serait préalablement fournie au Canton.

e) *Protection contre le bruit*

Phase de construction

L'OFEFP constate que le RIE ne contient pas d'informations concernant le bruit produit pendant la phase de construction. Vu l'ampleur prévisible des travaux de construction et des transports de chantier, des atteintes nuisibles et incommodes ne peuvent être exclues.

Dès lors, les immissions de bruit produites par les travaux de construction et les transports de chantier seront évaluées sur la base de la "Directive sur le bruit des chantiers" de l'OFEFP du 2 février 2000. Le plan de mesures sera transmis à l'autorité d'exécution avant le début des travaux.

La condition posée par l'OFEFP est pertinente et sera reprise dans les exigences.

Phase d'exploitation

Les valeurs limites d'exposition déterminantes pour le bruit des aéroports civils sont respectées et le projet de construction d'un nouvel aéroport régional à Bressaucourt respecte la législation fédérale en vigueur.

f) *Protection contre les vibrations*

D'après l'OFEFP, le RIE ne fait aucune mention de l'état des vibrations et des bruits solidiens aux abords de l'installation. S'il s'avère que les vibrations sont problématiques pour ce projet, un examen aura lieu et, le cas échéant, des mesures seront prises.

La condition suivante, posée par l'OFEFP est pertinente et sera reprise dans les exigences. L'évaluation d'éventuelles vibrations doit être basée sur la prescription DIN 4150/Teil 2 « Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkung auf Menschen in Gebäuden » de juin 1999.

Au regard des considérations susmentionnées, l'objet de la présente demande est conforme aux exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

2.2.5.5 Les exigences liées à la protection d'objets archéologiques et paléontologiques

L'Office de la culture du canton du Jura (OC-JU) signale que les dolines répertoriées par le rapport d'impact sur l'environnement recèlent parfois des ossements de faune pléistocène, notamment de la dernière glaciation (mammouth, rhinocéros, renne, cheval, bison, etc.). De même, les strates calcaires qui seront touchées par les travaux peuvent contenir des ensembles de fossiles et de coraux fossiles dignes de protection.

Les sondages et prospections pédestres effectués dans la région ont montré une intense activité d'exploitation des calcaires et plusieurs fours à chaux ont été relevés dans la zone touchée par les futurs travaux de la Transjurane. Il n'est pas impossible que quelques-unes des dolines signalées dans l'étude d'impact relative à l'aérodrome soient des fours à chaux. Seuls des sondages archéologiques pourront permettre de répondre à ces questions.

Dans le but de prévenir toute destruction de sites archéologiques ou paléontologiques, l'OC-JU demande qu'un suivi des travaux soit mis en place et que la possibilité d'intervenir soit prévue dans la planification des travaux. Le maître d'œuvre doit s'engager à effectuer des sondages prospectifs préliminaires et ce, bien avant de commencer les travaux à proprement parler, s'il veut éviter tout contretemps dans la planification de ses travaux.

Les conditions posées par l'OC-JU sont pertinentes et seront reprises dans le dispositif de la présente décision. Elles devront être respectées.

2.2.5.6 Les exigences liées à la problématique routière

L'Office fédéral des routes (OFROU) remarque que le projet d'aérodrome régional se trouve à proximité du tracé autoroutier à l'ouest de Porrentruy et non loin de l'aire de repos de l'A16 qui se situera près de la jonction de Porrentruy-Ouest. De ce fait, l'OFROU demande que le nécessaire soit entrepris par le requérant pour éviter les dérangements des conducteurs et des gens utilisant l'aire de repos.

Le projet de Bressaucourt constitue une amélioration en ce qui concerne les remarques ci-dessus. En effet, l'envol depuis l'aérodrome actuel de Porrentruy en piste 07 obligerait les pilotes à survoler la future aire de repos de l'A16 à une altitude nettement inférieure à celle qui sera atteinte lors de décollages depuis la nouvelle piste. De plus, le nouveau circuit de tour de piste ne survole pas cette zone.

De cette manière, il est répondu aux remarques de l'OFROU; aucune condition ne sera reprise dans le dispositif sur ce sujet.

Le Service des ponts et chaussées du canton du Jura (PCH-JU) rappelle que toutes les synergies envisagées entre les travaux de réalisation de l'aérodrome et ceux de l'A16 seront conditionnées par la simultanéité de réalisation de ces travaux d'infrastructure. PCH-JU est également favorable aux apports de matériaux issus du tunnel de Montaignre car ils permettent d'éviter les traversées de localité et les trajets se tiennent en dehors des routes ouvertes à la circulation. Si des grandes masses devaient provenir d'ailleurs (selon planning des travaux), PCH-JU souhaite pouvoir discuter des itinéraires (voir point 2.2.5.4 d ci-dessus).

Le rappel ci-dessus et la demande de PCH-JU sont importants et seront repris sous forme de condition dans le dispositif de la présente décision.

PCH-JU relève encore un problème ayant trait à la propriété et à l'entretien de la route d'accès après la construction de l'A16. En effet, sur une première partie, le Syndicat d'améliorations foncières (SAF) construit une route de 6 m dans le cadre des travaux A16, qui devrait être réduite à 3 m par la suite. PCH-JU demande qu'une fois les travaux de l'A16 achevés, un maître d'ouvrage soit désigné pour assumer entre autre financièrement le maintien à 6 m après les travaux du SAF et de l'A16. Sur une deuxième partie, l'A16 construit une piste de chantier de 6 m de largeur qui devrait être supprimée après les travaux. Les mêmes remarques s'appliquent.

Le requérant précise que le raccordement de la plate-forme aéroportuaire à la piste de chantier A16, qui servira au stade final de desserte agricole, est clairement défini dans le projet, qu'il est incorporé dans le devis des travaux de génie civil et que la responsabilité de sa construction et de son entretien lui incombe. Pour le reste, l'art. 5 de la Convention notariée du 16 avril 2001 signée entre la commune de Bressaucourt et la SCAJ mentionne que "la commune mettra à disposition de la circulation publique une route d'accès à l'aérodrome, d'une largeur de 5 m au minimum, dont le tracé sera commun avec la piste de chantier de l'A16 et dont les limites seront la jonction avec la route cantonale Porrentruy-Bressaucourt et la jonction avec le tronçon de route construit par la SCAJ sur l'assiette du droit de superficie défini à l'art. 4 de la Convention susmentionnée. L'entretien et le déneigement de ladite route seront à la charge des parties à la présente convention au prorata de son utilisation, sous réserve de la prise en charge desdits frais par le Canton".

Dès lors, les explications données semblent répondre aux demandes de PCH-JU. Néanmoins, le requérant s'assurera que ses propositions emportent l'adhésion de PCH-JU et poursuivra ses discussions avec le canton sur l'entretien de la route d'accès. Cette condition sera reprise dans le dispositif ci-après.

Enfin PCH-JU relève que le projet omet de mentionner les tranchées d'infiltration des eaux de la route d'accès. A cet effet, cette condition sera reprise dans le dispositif ci-après.

2.2.5.7 *Les exigences de la Direction générale des douanes*

Dans son préavis, la Direction générale des douanes (DGD) constate que sur les plans soumis, aucun emplacement douanier officiel pour le stationnement temporaire des aéronefs sous contrôle douanier n'est prévu. Or un tel emplacement doit être désigné et doit apparaître sur les plans.

Le requérant répond à cette demande en spécifiant que l'emplacement d'embarquement et de débarquement des passagers mentionné sur le plan de situation 1:1000 n° 8077/26c est également valable comme emplacement officiel pour le stationnement temporaire des aéronefs sous contrôle douanier.

La DGD fait encore des remarques sur le local réservé à la douane. Dans le cas d'un développement modéré du trafic, le local tel que prévu dans le plan, avec paroi de séparation amovible du "bureau C Briefing", correspond aux besoins de la DGD dans la mesure où les services douaniers peuvent y placer un bureau et une armoire réservée exclusivement à leur usage.

Par contre, dans le cas d'un développement important du trafic, un local d'environ 20m² séparé et fermé, réservé exclusivement aux besoins des services douaniers est indispensable.

Dans les deux cas, les connexions aux moyens modernes de communication devront être mis à disposition.

Le requérant indique qu'en cas de développement important du trafic, le local des douanes sera déplacé dans le bureau 3 indiqué sur le plan de situation 1:1000 n° 8077/26c.

Dès lors, les solutions proposées semblent répondre aux demandes de la DGD. Néanmoins, il incombe au requérant de s'assurer que ses propositions emportent l'adhésion de la DGD.

Les autres conditions seront reprises dans le dispositif de la présente décision et seront respectées.

2.2.5.8 *Les exigences du Département de la défense, de la protection de la population et des sports*

Le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) relève, dans son préavis, que les plans de l'infrastructure de l'aérodrome ne prévoient aucun emplacement pour l'atterrissage et le stationnement d'hélicoptères. Il serait souhaitable d'exiger la définition d'un point d'atterrissage et d'un emplacement de stationnement pour un ou plusieurs Super Puma. Un atterrissage à côté d'avions légers n'est pas réalisable, les remous créés par le rotor étant trop puissants. Ils provoqueraient le retournement d'un avion léger.

Ce point est analysé au point 2.2.5.2 ci-dessus et dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation. La solution, répondant à la demande du DDPS, figure en annexe à la présente décision.

2.2.5.9 Les exigences du Service des arts et métiers et du travail du canton du Jura

Le Service des arts et métiers et du travail du canton du Jura (SAMT-JU) émet une série de conditions et réserves en relation avec la construction du bâtiment administratif qui seront respectées. Ce sont les suivantes:

- Les mesures de prévention des accidents contenues dans les brochures "L'accident n'arrive pas par hasard" de la CFST (n° 6209 en annexe) seront prises;
- Au sous-sol, mis à part l'escalier central, une 2^{ème} voie d'évacuation doit être prévue;
- Les portes donnant accès à l'extérieur ou s'ouvrant sur une voie d'évacuation ou sur une cage d'escalier doivent s'ouvrir en direction de la sortie;
- La capacité d'accueil des locaux est fixée à:
 - café: 25 personnes,
 - restaurant: 30 personnes;
- Les prescriptions de l'Assurance immobilière du Jura du 4 juillet 2003;
- Les prescriptions de l'Inspecteur des denrées alimentaires;
- L'établissement doit être conforme aux prescriptions de police des constructions, du commerce et de l'industrie, du feu et des denrées alimentaires ainsi qu'aux normes d'hygiène. En outre les locaux seront aisément accessibles aux handicapés.

2.2.5.10 Les exigences du Service de l'économie rurale du canton du Jura

Le Service de l'économie rurale du canton du Jura (ER-JU) demande, dans sa prise de position, s'il est possible de réserver tout ou partie des surfaces de l'actuel champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux à des agriculteurs de Bressaucourt.

Les terrains n'étant pas la propriété du requérant de la présente décision, il n'est pas possible de spécifier les destinataires de la restitution des terres de l'actuel aérodrome à l'agriculture (voir point 2.2.5.3 ci-dessus).

ER-JU estime encore que le projet de haie au sud (avec bande herbeuse) semble empiéter sur la zone agricole. De même, le talus en bordure sud de l'installation devra être abrasé à une pente de 20%, ce qui provoquera un empiètement supplémentaire sur la zone agricole.

Le requérant prévoit de planter la haie basse dans le talus qui ne sera pas abrasé à une pente de 20%. En effet, le talus et la haie basse sont situés parallèlement à la piste, dans la surface de transition latérale de sécurité. A cet endroit, l'exploitant de l'aérodrome peut, après étude, accepter de tels éléments. Il estime dès lors que l'ex-

exploitation des installations n'est pas entravée. Il a fait part de ses conclusions à l'OFAC qui a accepté la solution préconisée.

La solution satisfait aux exigences de l'ER-JU à condition qu'elle soit mise en oeuvre. A ce titre, elle figurera dans le dispositif de la décision et sera respectée.

ER-JU demande encore que le Syndicat d'améliorations foncières (SAF) soit autorisé à construire ses infrastructures au sol dans la zone de l'aérodrome, en particulier un réseau de chemins, sans autorisation particulière. Cette demande est à mettre plutôt en relation avec la décision relative au plan de la zone de sécurité. Mais en l'absence de conflit avec ce dernier, les travaux du SAF peuvent se dérouler sans autorisation particulière dans le domaine des obstacles à la navigation aérienne.

ER-JU émet des réserves concernant les compensations écologiques et leur coordination entre les différents acteurs. Cette question est traitée au point 2.2.5.4 b ci-dessus.

Enfin, ER-JU mentionne qu'il est fait allusion dans le rapport d'impact à des mesures visant à étager des lisières de forêts dans la zone d'influence de la piste d'accès à l'aérodrome. Le service demande que ces mesures n'empiètent pas sur des terrains agricoles. Cette demande est pertinente et sera reprise sous forme de condition dans le dispositif de la présente décision.

2.2.6 Prise de position du DETEC en tant qu'autorité compétente sur la demande de défrichement

2.2.6.1 Les exigences liées à la procédure de défrichement

Antérieurement au dépôt de l'enquête préliminaire, lors de l'évaluation de l'enquête préliminaire puis au moment du dépôt du dossier visant la présente décision, le Service cantonal des forêts a toujours déclaré que le projet ne touchait pas la forêt. Dès lors, le dossier ne détaille pas l'aspect "forêt".

Le préavis du 30 octobre 2003 du Service des forêts du Canton du Jura indique cependant que le projet touche des surfaces boisées, c'est-à-dire de la forêt au sens de la législation forestière. Par conséquent, l'OFEPF a demandé que le dossier soit complété par une demande de défrichement.

Dans son préavis du 1^{er} mars 2005, l'OFEPF constate que le défrichement demandé n'est pas une modification du projet évalué par cet office en 2004, mais simplement une correction du constat forestier, donc une adaptation de la demande. Ainsi, le défrichement ne change pas les impacts globaux constatés dans le préavis de l'OFEPF du 1^{er} juin 2004. Ce préavis reste donc valable dans sa totalité, avec les adaptations nécessaires indiquées dans le préavis du 1^{er} mars 2005.

Le préavis du 1^{er} juin 2004 reste valable dans le domaine "Nature et paysage". Il s'agit de compléter les mesures de reconstitution et de remplacement au sens de l'art. 18, al. 1^{er}, de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451) par les nouvelles mesures de compensation des défrichements proposées dans la demande du défrichement du 15 septembre 2004.

En ce qui concerne le domaine strict de la forêt, la réalisation de l'aérodrome régional de Bressaucourt requiert des défrichements d'une surface de 1725 m², dont 305 m² de défrichements temporaires.

L'OFEFP estime que le dossier relatif au défrichement est complet et clair. La compensation du défrichement répond aux exigences légales prévues aux art. 7 et 8 de l'ordonnance sur les forêts (OFo; RS 921.01).

Dès lors, selon l'OFEFP, la demande de défrichement peut être approuvée, sous réserve des charges et conditions suivantes:

- Au sens de l'art. 5, al. 5, LFo et de l'art. 7, al. 1, let. c, OFo, si le changement d'affectation autorisé de l'aire boisée (défrichement) n'a pas lieu d'ici à fin 2010, la présente autorisation deviendra caduque.
- Au sens de l'art. 7, al. 1, let. c, OFo, les travaux de remise en état et les mesures de compensation doivent être réalisés d'ici à fin 2010.
- Les défrichements, les reboisements ainsi que les mesures en faveur de la protection de la nature et du paysage seront exécutés selon les instructions et sous la surveillance de l'Office des forêts et de l'Office des eaux et de la protection de la nature du canton du Jura.
- Au sens de l'art. 1 LFo, en rapport avec les art. 4 et 5 LFo, les travaux de défrichement et de construction se feront en ménageant le peuplement existant en dehors de la surface pour laquelle le défrichement a été autorisé. Il est en particulier interdit d'y édifier des baraquements et d'y déposer des déblais, des véhicules et des matériaux de tout genre.
- Au sens de l'art. 11 OFo, à la demande de l'autorité forestière cantonale compétente, l'obligation de fournir la compensation en nature ou de prendre des mesures de protection de la nature et du paysage fera l'objet d'une mention au registre foncier. Cette disposition garantit que l'obligation de reboiser est maintenue en cas de vente de la parcelle concernée.

Les conditions posées par l'OFEFP concernant le défrichement sont pertinentes et seront reprises dans le dispositif de la présente décision. Elles devront être respectées.

2.2.7 Procédure d'opposition

2.2.7.1 Opposants

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique, des oppositions ont été faites contre l'approbation des plans relative à la construction de la future installation aéroportuaire de Bressaucourt. Les opposants et leurs griefs sont énumérés au chapitre 1.4. Les griefs sont repris ici, augmentés des conclusions de l'autorité, à la lumière des prises de position analysées ci-devant et de la prise de position du requérant sur le sujet.

2.2.7.2 Examen des griefs et conclusions de l'autorité

Griefs en relation avec la procédure

a. Le piquetage sur le terrain était lacunaire lors de la mise à l'enquête, de même que les gabarits étaient peu visibles

D'après le requérant, durant la mise à l'enquête publique, des gabarits ont été implantés en respect de l'usage local et conformément aux directives du Service de l'aménagement du territoire du Jura. Ont été marqués sur le terrain les 4 angles de la plate-forme, l'axe de la piste aux deux extrémités, l'emprise au sol et les angles des bâtiments, le point haut du profil en long de l'axe de la piste, le point haut du bord sud de la plate-forme et l'intersection de l'extension nord-est de la plate-forme avec le bord sud de la route d'accès. Chaque gabarit comprenait des repères de hauteur finie sur le sol existant ou l'indication de profondeur au-dessous du terrain en place. L'implantation des gabarits ont fait l'objet de plans de situation qui ont été transmis aux communes de Bressaucourt, Chevenez et Courtedoux pour consultation lors de la publication officielle.

Les gabarits ont été implantés par un bureau d'ingénieurs agréé et reconnu de la place et le contrôle de la mise en place de tous les gabarits a été effectué par les représentants du Conseil communal de Bressaucourt.

Par conséquent, l'autorité de décision considère que les exigences de l'art. 37c, al.1, LA, ont été satisfaites.

b. La minimisation et le saucissonnage du projet n'est pas acceptable (approbation initiale et extension ultérieure)

Le dossier de demande accompagné des documents requis (plans, RIE, etc.) et, dès lors, la présente décision portent sur l'intégralité du projet de nouvel aéroport régional à Bressaucourt et ce, dans sa version finale. Pour des raisons d'étalement des travaux dans le temps, l'ensemble est modulaire et chaque hangar peut être construit individuellement, ce qui permet une construction par étapes, en fonction des besoins, mais dans les limites du projet.

Par conséquent, l'autorité de décision considère que les griefs ne sont pas pertinents et que la demande déposée par le requérant et le projet mis à l'enquête publique étaient conformes aux exigences de l'art. 27a, al.1, OSIA.

Griefs en relation avec les variantes, la justification et le remplacement du champ d'aviation de Courtedoux

- c. *L'aérodrome existant de Porrentruy-Courtedoux peut sans aucun problème être maintenu pour l'aviation. Les appareils de type Ecolight peuvent se substituer aux appareils actuels: Porrentruy est suffisant*

Pour le requérant, plusieurs raisons plaident en faveur d'un remplacement à terme du champ d'aviation de Porrentruy: les problèmes actuels et futurs liés à l'urbanisation en cours à l'ouest de Porrentruy et les survols des quartiers habités de Porrentruy et Courtedoux, l'extension de la piste impossible à envisager en raison des zones d'habitation proches et la présence de la nappe phréatique pénalisant l'exploitation une bonne partie de l'année par des inondations et rendant impossible la mise hors d'eau de la piste.

- d. *La justification du projet n'est pas donnée de manière satisfaisante (diminution du trafic à Porrentruy, pas d'analyse de la diminution, prévisions d'augmentation du trafic non fondées)*

La justification du projet est donnée d'une part par la nécessité de remplacer le champ d'aviation de Porrentruy (cf. ci-dessus) et, d'autre part, par l'utilité de la construction d'une telle installation pour le développement économique de la région et de ses entreprises. Le projet offre de surcroît un moyen de communication rapide et supplémentaire pour une destination nationale voir internationale. Il participe au désenclavement du Jura. Son implantation en Ajoie à proximité immédiate de la jonction autoroutière de Porrentruy-Ouest favorisera ses relations terrestres avec l'ensemble du canton.

Politiquement, le Gouvernement s'engage sans réserve à réaliser le projet et y voit un facteur propre à favoriser l'implantation d'entreprises commerciales et industrielles. De même, le projet d'aérodrome régional concrétise la politique du canton qui s'est orientée ces dernières années vers la recherche de complémentarités et de mise en réseau avec la région bâloise.

Quant aux bases de prestations de trafic, elles sont tout à fait pertinentes et raisonnables selon le requérant. En effet, malgré les conditions délicates de Porrentruy-Courtedoux (inondation, approche difficile, etc.), les mouvements annuels y ont dépassé le nombre de 12'000 par le passé. La création du nouvel aérodrome régional permettra une utilisation quasiment "tout temps" et attirera des pilotes de l'extérieur.

- e. *La justification devant expliquer le projet comme contribution au développement durable n'est pas présente*

Le requérant soutient que le projet de nouvel aérodrome a été élaboré en tenant compte des 3 piliers du développement durable: économie, société, environnement. Le dossier en rend compte. Le projet est également considéré sous l'angle du développement durable par les autorités jurassiennes: il figure dans le Plan directeur cantonal dont la révision s'inscrit totalement dans une optique de développement durable. Le projet fait l'objet d'une fiche dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), lequel est élaboré conjointement avec les

autorités fédérales et cantonales entre autres sous l'angle du développement durable. Enfin, l'ARE, l'office fédéral en charge de la problématique du développement durable au niveau suisse, n'a pas fait de remarque négative à ce sujet.

- f. *L'étude de variantes n'est pas suffisante, elle ne correspond pas aux exigences actuelles et les documents sur lesquels se fonde la justification du projet ne sont plus d'actualité*

La détermination du site de Bressaucourt a fait l'objet d'une étude de variantes. Elles ont reçu l'aval des autorités chargées d'évaluer cette problématique. En particulier, l'OFEFP, qui avait signalé, dans son évaluation de l'enquête préliminaire du 11.2.2000, que la justification d'un nouvel aérodrome régional et du choix du site manquait encore de bases convaincantes. Suite à l'étude RWB "Actualisation de l'étude pour l'implantation d'un aérodrome régional en Ajoie" de juillet 2000 et à la constitution du dossier définitif de demande par le requérant, l'OFEFP n'a plus fait de remarques sur l'étude de variantes dans son évaluation du RIE et a donc considéré ce thème comme étant réglé à satisfaction.

- g. *Il ne faut pas parler de déplacer un aérodrome alors qu'il s'agit en fait de construire un aéroport plus grand*

Il est indéniable que la suppression du champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux dès l'ouverture de l'aérodrome régional de Bressaucourt permet de qualifier le projet de remplacement d'une installation existante. Ce remplacement est en partie motivé par l'impossibilité d'agrandir l'installation existante.

Lors des réflexions menées sur le déplacement de l'installation, le caractère d'intérêt public a été reconnu par le Gouvernement jurassien. Le projet de Bressaucourt apparaît dans ce sens dans le Plan directeur cantonal. A maintes reprises, le Gouvernement jurassien a jugé impératif de pouvoir bénéficier d'une installation concessionnée (soit, un aérodrome régional avec obligation d'admettre les usagers), ce qui constitue à ses yeux une exigence incontournable pour l'avenir de la région et répond ainsi à un véritable intérêt public.

En outre, le PSIA, via la fiche par installation relative à Bressaucourt, reconnaît le caractère d'intérêt public au projet. Il l'a d'ailleurs inscrit dans le réseau des aérodromes régionaux concessionnés de Suisse.

Enfin, le statut de l'installation (aérodrome régional ou champ d'aviation) ne conditionne pas sa taille.

- h. *L'étude comparative des variantes de 1989 n'est pas reproduite in extenso*

L'étude RWB "Actualisation de l'étude pour l'implantation d'un aérodrome régional en Ajoie" de juillet 2000 reconstitue la méthode de 1989. A ce titre, le site de Bressaucourt a été évalué selon les mêmes critères que les autres sites et est comparé à ces derniers à la fin de l'étude RWB.

- i. *Les critères de décision (accessibilité rail et route) ne sont pas satisfaisants*

Tous les sites ont été évalués selon les mêmes critères de décision. En outre, comme signalé ci-dessus, l'étude a reçu l'aval des autorités chargées d'évaluer cette problématique et en particulier celui de l'OFEFP.

j. Le choix du site obtient la note la plus défavorable concernant l'aspect nature et paysage

Le choix définitif d'un site est déterminé par une corrélation de tous les critères. Si l'un de ceux-ci est particulièrement défavorable, un autre domaine peut contrebalancer et amener à un résultat d'ensemble meilleur.

k. Le site actuel de Porrentruy est plus proche de la jonction A16, contrairement à ce qui est écrit dans le rapport

Les deux sites sont à peu de chose près à la même distance de la jonction A16 concernée. Ce fait n'est pas de nature à remettre en cause le projet.

Par conséquent l'autorité de décision considère que la justification du projet au sens de l'art. 27a, LA, est donnée et que les griefs repris ci-dessus (let. c. à k.) doivent être écartés.

Griefs en relation avec le projet d'installation aéronautique

l. Il n'y a pas de plan d'ensemble de l'aérodrome

Le dossier est suffisamment documenté en cartes et plans pour y découvrir plusieurs plans d'ensemble de la situation finale du projet et avoir une idée précise de la configuration finale du futur aérodrome régional.

m. On parle d'une piste de 800 m alors que la plate-forme est de 920 m

La longueur de la piste définit la surface effectivement disponible pour les avions. Des surfaces de sécurité entourent la piste; elles répondent à une série de critères techniques et elles sont obligatoires en vertu de normes internationales. C'est pour cette raison qu'une plate-forme accueillant une piste est toujours plus grande que cette dernière.

n. La demande devrait porter aujourd'hui déjà sur la possibilité d'exploiter l'aérodrome aux instruments

Le projet de Bressaucourt, tout comme d'autres aérodromes régionaux, ne prévoit pas la mise en place d'instruments d'aide à la navigation. Cette installation est prévue pour le vol à vue uniquement (VFR – visual flight rules). Dans ce cas, une instrumentation n'est pas demandée. Il n'y a pas de raisons d'exiger que la demande porte sur la possibilité d'exploiter l'aérodrome aux instruments.

o. Il y a contradiction entre l'absence de balisage lumineux et l'activité de vol de nuit

Ce grief va dans le sens des conclusions de l'autorité en charge du contrôle des activités aéronautiques. En l'absence de balisage lumineux au sens du chiffre 5.3.9.1 de l'Annexe 14 de la Convention de Chicago (RS 0.748.0), aucune activité nocturne de vol, même à caractère exceptionnel, ne sera tolérée avant le début de l'aube civile et après la fin du crépuscule civil. Cette restriction s'entend dans les limites de la réglementation applicable aux vols de nuit, telle qu'elle ressort de l'article 39 de l'OSIA. Il y a également lieu de se référer au chiffre 2.2.5.2 de la décision de l'OFAC d'approuver le règlement d'exploitation.

Par conséquent, après avoir examiné les documents énumérés au chiffre 1.2 du présent acte, l'autorité de décision considère que l'infrastructure projetée est conforme aux exigences spécifiques de l'aviation.

Griefs en relation avec les aspects du projet relevant de l'aménagement du territoire et de l'environnement évoqués dans le rapport d'impact

Nuisances en général

- p. La conjonction de l'installation aéronautique et de l'A16 entraînera une péri-urbanisation à l'ouest de Porrentruy créant une conurbation sur plus de 4 km*

Le SAT-JU estime que la route de liaison A16 Porrentruy-Ouest décrit la limite d'une extension de l'urbanisation en direction de l'ouest, et que la crainte de voir se développer une "conurbation" à cet endroit est infondée. De plus, le plan directeur cantonal fixe les limites à l'extension de l'urbanisation en précisant les orientations qu'elle doit suivre à travers plusieurs fiches.

- q. Les nuisances augmenteront*

Au contraire, au terme de son analyse, l'OFAC conclut que le projet permet d'assainir une situation actuelle problématique dans le secteur de l'actuel aérodrome et prévenir des conflits futurs prévisibles. En outre, le projet, via le nouveau circuit d'aérodrome, amène une nette amélioration pour les habitants de Porrentruy et Courtedoux en termes de bruit. Ainsi, le niveau de bruit dans les secteurs actuellement concernés diminuera nettement. Pour la nouvelle piste, les secteurs de décollage et d'atterrissage ne passent pas au-dessus de zones habitées.

- r. 12 hectares de terres agricoles seront soustraits définitivement à l'agriculture*

Le canton du Jura a déjà tenu compte de la future suppression des surfaces d'assolement lors de l'établissement de l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement. En outre, la restitution à l'agriculture des surfaces du champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux est une compensation intrinsèque car les terres agricoles ainsi libérées sont de meilleure qualité. Bien que situées à proximité d'une zone urbaine, ces terrains sont aujourd'hui bel et bien classés en zone agricole.

- s. Le rapport d'impact sur l'environnement a été en partie rédigé par le chef du Service cantonal de l'aménagement du territoire, lequel a été amené à juger ce document*

Le canton du Jura affirme que le nom de M. D. Nusbaumer est cité dans le rapport sous les rubriques "personnes consultées" et "mandataires chargés d'étude par domaine – contributions". Consulté par l'auteur de l'étude, M. D. Nusbaumer a fourni les explications nécessaires compte tenu de l'engagement du Canton pour ce projet, soit les informations relatives à la fiche du plan directeur, des informations statistiques et géographiques, comme c'est l'usage pour tout projet. Aucun texte n'a été rédigé par ce chef de service, comme prétendu. Sa récusation n'était de fait pas nécessaire.

Bruit

- t. *Le rapport d'impact ne mentionne pas les effets sur l'air et le bruit durant la phase de chantier*

La condition posée au point 2.2.5.4 e ci-dessus a pour but de répondre au manque constaté.

Eaux

- u. *Le projet se trouve en limite de bassin d'alimentation des forages; la prudence est de mise en région karstique*

Des essais de traçage ont été effectués et se sont révélés concluants. De plus, tant l'OEPN-JU que l'OFEFP n'ont émis aucune remarque: ils approuvent la classification du projet en zone A_u de protection des eaux et les conclusions du RIE. Les mesures de protection des eaux prévues satisfont donc aux exigences. Les conditions posées au point 2.2.5.4 c ci-dessus renforcent encore la prévention.

- v. *Un plan des canalisations pour l'acheminement des eaux polluées vers le réseau A16, qui n'a pas été adapté en conséquence, manque. En outre, les eaux usées domestiques ne sont pas raccordées au réseau adéquat*

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection de l'eau (OEPN-JU et OFEFP). Aucun n'a émis de remarques sur le sujet; aucun manque n'a été constaté.

- w. *Il y a contradiction sur la manière d'évacuer les eaux de la piste (météoriques / polluées lors d'un accident)*

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés des domaines liés à la protection de l'eau (OEPN-JU et OFEFP). Aucun n'a émis de remarques sur le sujet; aucun manque n'a été constaté. Comme mentionné au point 2.2.5.4 c ci-dessus, les dispositifs prévus d'infiltration seront affinés sur la base des "Instructions sur la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" publiées par l'OFEFP en 2002 dans la série « L'environnement pratique ».

Géologie

- x. *Il manque une investigation géologique*

Un chapitre entier du RIE traite du contexte géologique et des sites géomorphologiques. Un autre se penche sur les aspects archéologiques. Ces deux thèmes ont été évalués par l'OC-JU au chapitre 2.2.5.5 ci-dessus. Les conditions posées seront respectées.

- y. *Les analyses de sol présentées ne peuvent pas être localisées et ne sont pas complètes (manque le cadmium)*

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection de l'eau (OEPN-JU et OFEFP). Les conditions posées au point 2.2.5.4. d ci-dessus seront respectées.

Forêt

- z. De la forêt (au sens de la loi) est touchée: une demande de défrichement doit être déposée. De même, il n'y a pas de plan des abattages ou élagages nécessaires à l'installation*

Une procédure de défrichement a été menée. Voir à ce sujet le chapitre 2.2.6 ci-dessus.

Paysage et végétation

- aa. Les affirmations du rapport sur le paysage sont en complète contradiction avec les déclarations de l'OFEFP*

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection du paysage (OEPN-JU et OFEFP). Les conditions qui ont été posées par ces offices au point 2.2.5.4. b ci-dessus précisent les conclusions du RIE et devront être respectées.

- bb. L'absence d'une carte des obstacles rend impossible l'estimation des impacts paysagers*

Le RIE rend compte dans les détails des impacts paysagers par du texte, des cartes et des photomontages. Les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection du paysage (OEPN-JU et OFEFP) n'ont émis aucun commentaire sur le sujet; ils ont rendu un préavis sur la base du RIE.

- cc. Le projet occasionne une perte de biotope (végétation) et porte préjudice à deux espèces animales à l'encontre desquelles de nouvelles atteintes ne sont pas acceptables*

Les mesures prévues dans le RIE ainsi que les conditions supplémentaires posées au point 2.2.5.4 b ci-dessus permettent d'atténuer l'impact sur les biotopes.

Compensation

- dd. L'intégration du projet dans le remaniement parcellaire ne constitue pas une compensation*

Le projet n'a jamais été intégré en tant que tel dans le remaniement parcellaire avec pour but d'en faire une mesure de compensation. Le projet d'aérodrome régional à Bressaucourt a été coordonné avec le remaniement parcellaire, tant dans ses effets sur l'organisation du sol que dans les mesures de compensation relatives aux deux projets. Le but visé était de ne pas retrouver une mesure de compensation relative à chaque projet sur le même espace.

- ee. Les mesures de compensation prévues ne permettent pas de compenser la destruction du paysage bocager et le cloisonnement des biotopes*

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de compensation écologique (OEPN-JU et OFEFP). Aucun n'a émis de remarques sur le sujet. Les mesures prévues dans le RIE ainsi que les conditions supplémentaires posées au point 2.2.5.4 b ci-dessus permettent de compenser correctement les atteintes à l'environnement.

Au terme de l'examen des griefs repris aux lettres *p.* à *ee.*, l'autorité de décision conclut, à l'appui des avis des organes cantonaux consultés et de l'évaluation des services spécialisés de l'OFEFP, que sous réserve de la prise en compte des exigences stipulées dans le dispositif de la présente décision, les exigences de l'aménagement du territoire, de la nature et du paysage et de la protection de l'environnement au sens de l'art. 27e, let. *b.*, OSIA.

Griefs en relation avec la procédure de défrichement

L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a été chargé de se prononcer sur la demande de défrichement. Pour ce faire, l'ensemble du dossier lui a été transmis (documents, plans, oppositions, etc.). Sa prise de position du 1^{er} mars 2005 a été analysée ci-dessus. Au terme de celle-ci, l'OFEFP donne son accord à la demande de défrichement.

Par conséquent, toutes les oppositions sont rejetées.

2.2.8 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation du projet contreviendrait aux dispositions pertinentes de la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi que, sous les exigences et conditions susmentionnées, à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune infraction aux dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral.

Après avoir analysé les griefs exprimés par les opposants, l'autorité conclut que le projet est en harmonie avec les prescriptions légales déterminantes en l'espèce.

Par conséquent, le présent projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans.

2.2.9 Frais

En application des art. 5 et 39, al. 1, let. a et b, de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA; RS 748.112.11), la présente décision d'approbation des plans est assujettie à une taxe globale de CHF 9'000.--, soit de 6'000.-- pour le traitement de la demande et de 3'000.-- pour la décision d'approbation des plans proprement dite.

2.2.10 Délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; 172.010), le chef de département peut déléguer au secrétaire général ou à ses suppléants la compétence de signer certains documents en son nom. Par décision du 1^{er} novembre 1995, le Conseiller fédéral Leuenberger a utilisé cette disposition. La présente décision est donc signée par le secrétaire général suppléant.

3 DÉCISION

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

se fondant sur la demande du 31 juillet 2003 de la Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ),

vu les art. 37 à 37l, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0),

vu les art. 2, 3, 3a, 3b, 9, 27 à 27h, de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1),

décide:

l'approbation des plans pour la construction d'une installation aéroportuaire est octroyée à la Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ).

3.1 Contenu

La présente approbation des plans autorise la SCAJ, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux de construction en vue de la création d'un aérodrome régional, tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC, constitué des pièces suivantes:

- lettre de demande;
- rapport technique de juillet 2003;
- demande cantonale de permis de construire;
- demande cantonale d'autorisation en matière de protection des eaux;
- demande cantonale d'autorisation pour installation de citerne;

- demande cantonale de libération de construire un abri PC;
- conditions cantonales à remplir AIJ;
- préavis du service cantonal des arts et métiers;
- preuve énergétique – justification installation de chauffage;
- plan de situation n° 8077/26c, 25.04.03 échelle 1:1000;
- plan profil en long n° 8077/28b, 25.04.03 échelles 1:1000 / 1:100;
- plan profils normaux n° 8077/24a, 25.04.03 échelles 1:100 / 1:150;
- plan profils en travers n° 8077/27b, 25.04.03 échelle 1:500;
- schéma des canalisations, conduites d'eau et tranchées de réinfiltration des eaux n° 8077/31a, 25.04.03 échelle 1:1000;
- schéma des aménagements extérieurs et compensatoires situation et profil en travers n° 8077/PG032, 14.04.03 échelles 1:1000 / 1:250;
- plan de situation des constructions, 04.03 échelle 1:1000;
- plan bâtiment administratif, sous-sol, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, rez-de-chaussée, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 1^{er} étage, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 2^{ème} étage, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, façades échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, perspectives extérieures;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées sous-sol;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées rez-de-chaussée;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées 1^{er} étage;
- plan bâtiment administratif, perspectives éclatées 2^{ème} étage;
- plan bâtiment administratif, coupe échelle 1:50;
- plan bâtiment administratif, coupe structurale en travers échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, coupe structurale en diagonale échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, perspective structure;
- plan bâtiment administratif, sous-sol, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, rez-de-chaussée, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 1^{er} étage, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;
- plan bâtiment administratif, 2^{ème} étage, schéma protection incendie, 4.04.03 échelle 1:100;

- plan hangars circulaires, plan-type, 04.03 échelle 1:100;
- plan hangars circulaires, coupe transversale, 04.03 échelle 1:100;
- plan hangars planeurs – atelier-avions, 04.03 échelle 1:200;
- plan hangars planeurs – atelier-avions, coupe transversale 04.03 échelle 1:100;
- plan hangars, façades nord, sud, est, ouest échelle 1:200;
- rapport d'impact sur l'environnement de juillet 2003;
- lettre de demande d'autorisation de défrichement;
- rapport explicatif;
- formulaires 01 à 05 de l'OFEFP;
- plan route d'accès, défrichement définitif et aménagements compensatoires n° 8077/034, 19.09.04 échelle 1:1000;
- plan aérodrome, défrichement provisoire et définitif n° 8077/035, 19.09.04 échelle 1:1000;
- nouveau projet de carte d'approche à vue avec voltes hélicoptères d'avril 2005;
- extrait du plan de situation, nouvelle version avec stationnement hélicoptère d'avril 2005.

3.2 Exigences

3.2.1 Exigences fédérales, cantonales et communales

Les conditions formulées par les instances fédérales, cantonales et communales ont été analysées aux chapitres 2.2.5 et 2.2.6. Elles sont reprises ci-dessous et devront toutes être respectées.

3.2.1.1 *Recommandation et exigences spécifiques à l'aviation et exigences techniques*

- L'OFAC recommande d'équiper l'installation d'un indicateur visuel de pente d'approche (APAPI) à chaque extrémité de piste, au sens du chiffre 5.3.5.1 de l'Annexe 14 OACI.
- Au cas où l'exploitant n'aurait pas donné de suite à la recommandation de l'OFAC, ce dernier sera tenu, en relation avec le chiffre 2.2.5.2 et avant la mise en exploitation de l'installation, de vérifier si l'installation d'un APAPI doit être exigée.
- La norme 4.5 de l'annexe 17 à la Convention OACI sera appliquée.

3.2.1.2 Exigences liées à l'aménagement du territoire

- L'exploitant du futur aérodrome régional, en collaboration avec le canton, doit faire en sorte qu'une desserte suffisante par les transports publics soit assurée.
- Le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation de Bressaucourt.
- Les surfaces du champ d'aviation de Courtedoux seront restituées à l'agriculture.
- Au cas où les bâtiments du champ d'aviation de Courtedoux seraient conservés, leur réaffectation se fera en conformité avec les dispositions cantonales et communales en matière d'aménagement du territoire.

3.2.1.3 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

a) Suivi environnemental

- Le requérant mettra en place un suivi environnemental du chantier selon la norme VSS 640 610a.
- Le cahier des charges du suivi environnemental devra être élaboré en collaboration avec les services cantonaux spécialisés de la protection de l'environnement.
- Le cahier des charges devra préciser les devoirs et compétences du mandataire spécialisé chargé d'assurer ce suivi environnemental pendant les phases de réalisation et d'exploitation. Il exigera notamment un rapport final pour faciliter la réception environnementale des travaux, au moins un contrôle cinq ans après la fin des travaux de construction, ainsi que des contrôles périodiques par les services cantonaux. Dans le domaine "Nature et paysage", il s'agira, par un relevé de la faune la plus sensible, soit le lièvre et la pie-grièche écorcheur, de s'assurer que les populations se sont maintenues.
- L'OFEFP sera informé périodiquement de l'état et de la réalisation des mesures environnementales; à cet effet, un bref compte-rendu de réalisation illustré de photos sera remis aux autorités cantonales et fédérales. Le rapport final du suivi environnemental et les résultats du contrôle seront envoyés à l'OFEFP pour information.

b) Protection de la nature et du paysage

- Toutes les mesures décrites sur le plan "Aménagements extérieurs et compensatoires" du 14 avril 2003 et sur la carte des mesures 13.3 et préconisées au chapitre 13.3 du RIE devront impérativement être réalisées pour atténuer les impacts décrits.
- L'exploitant de l'aérodrome devra, en partenariat avec les responsables de l'A16, le Syndicat d'améliorations foncières et le Service de l'économie rurale du canton

du Jura, faire en sorte de garantir la présence de prairies et pâturages extensifs, en particulier ceux de "Sous Champ Morlat" et près de "En Echaux", en proposant des accords et des contrats avec les propriétaires et les exploitants. Les accords seront passés d'ici au début des travaux autorisés par la présente décision.

c) Protection des eaux superficielles et souterraines

- L'infiltration sera réalisée conformément aux indications des "Instructions sur la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" publiées par l'OFEPF en 2002 dans la série « L'environnement pratique ».
- Le projet sera réalisé dans le respect des prescriptions prévalant dans les secteurs particulièrement menacés (A_u) et dans les zones de protection des eaux souterraines.
- Lors de la réalisation et de l'exploitation de l'aérodrome, le requérant prendra, selon l'art. 31, al. 1, OEaux, les mesures qui s'imposent en vue de protéger les eaux; il s'agit en particulier:
 - de prendre les mesures exigées dans l'annexe 4, ch. 2;
 - d'installer des dispositifs de surveillance, d'alarme et de piquet.
- Les mesures seront prises aux frais de l'exploitant de l'aérodrome et en accord avec le service spécialisé cantonal.
- Au vu de la proximité de la zone S3 des puits de Bressaucourt, l'exploitant s'entendra aux prescriptions régissant la zone S3 en phase de fonctionnement normal, étant entendu que les mesures de protection prévues devraient satisfaire à ces exigences.

d) Sols / déchets

- Pour utiliser les 221 400 m³ de matériaux venant de l'extérieur pour le nivellement du terrain, les plans doivent être définitivement approuvés, sans quoi une demande d'autorisation pour l'aménagement et l'exploitation des décharges doit être déposée.
- Tous les travaux de terrassement à Bressaucourt et à Porrentruy-Courtedoux (y compris la répartition, sur des surfaces agricoles, du sol superficiel décapé) doivent être suivis par un spécialiste de la pédologie dont le choix et le cahier des charges seront définis en accord avec l'OEPN-JU.
- Au cas où les matériaux issus du tunnel de Montaigne ne suffiraient pas pour le remblai, une analyse des impacts liés à un trafic d'apport supplémentaire serait préalablement fournie au Canton.

e) Protection contre le bruit

- Les immissions de bruit produites par les travaux de construction et les transports de chantier seront évaluées sur la base de la "Directive sur le bruit des chantiers"

de l'OFEFP du 2 février 2000. Le plan de mesures sera transmis à l'autorité d'exécution avant le début des travaux.

f) *Protection contre les vibrations*

- S'il s'avère que les vibrations et les bruits solidiens sont problématiques pour ce projet, un examen aura lieu et, le cas échéant, des mesures devront être prises.
- L'évaluation d'éventuelles vibrations doit être basée sur la prescription DIN 4150/Teil 2 « Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkung auf Menschen in Gebäuden » de juin 1999.

3.2.1.4 *Exigences liées à la protection d'objets archéologiques et paléontologiques*

- Le maître d'œuvre s'engagera à effectuer des sondages prospectifs préliminaires.
- Dans le but de prévenir toute destruction de sites archéologiques ou paléontologiques, un suivi des travaux sera mis en place et la possibilité d'intervenir sera prévue dans la planification des travaux.

3.2.1.5 *Exigences liées à la problématique routière*

- Toutes les synergies envisagées entre les travaux de réalisation de l'aérodrome et ceux de l'A16 seront conditionnées par la simultanéité de réalisation de ces travaux d'infrastructure.
- Le requérant s'assurera que ses propositions au sujet de la propriété et de l'entretien de la route d'accès emportent l'adhésion de PCH-JU et poursuivra ses discussions avec le canton sur l'entretien de cette même route.
- Les tranchées d'infiltration des eaux de la route d'accès seront réalisées.

3.2.1.6 *Exigences de la Direction générale des douanes*

- Dans le cas d'un développement important du trafic, un local d'environ 20 m² séparé et fermé, réservé exclusivement aux besoins des services douaniers sera mis à disposition des services de douanes.
- Pour ce qui est du stationnement temporaire des aéronefs sous contrôle douanier ainsi que du local réservé aux services de douanes, le requérant s'assurera que ses propositions emportent l'adhésion de la DGD.
- Quel que soit son emplacement, le local réservé à la douane sera connecté aux moyens modernes de communication.

3.2.1.7 Exigences du Service des arts et métiers et du travail du canton du Jura

- Les mesures de prévention des accidents contenues dans les brochures "L'accident n'arrive pas par hasard" de la CFST (n° 6209 en annexe) seront prises.
- Au sous-sol, mis à part l'escalier central, une 2^{ème} voie d'évacuation doit être prévue.
- Les portes donnant accès à l'extérieur ou s'ouvrant sur une voie d'évacuation ou sur une cage d'escalier doivent s'ouvrir en direction de la sortie.
- La capacité d'accueil des locaux est fixée à:
 - café: 25 personnes,
 - restaurant: 30 personnes.
- Les prescriptions de l'Assurance immobilière du Jura du 4 juillet 2003 doivent être respectées.
- Les prescriptions de l'Inspecteur des denrées alimentaires doivent être respectées.
- L'établissement doit être conforme aux prescriptions de police des constructions, du commerce et de l'industrie, du feu et des denrées alimentaires ainsi qu'aux normes d'hygiène. En outre, les locaux seront aisément accessibles aux handicapés.

3.2.1.8 Exigences du Service de l'économie rurale du canton du Jura

- La haie au sud (avec bande herbeuse) sera plantée dans le talus. Celui-ci ne sera pas abrasé à une pente de 20%.
- Les mesures visant à étager des lisières de forêts dans la zone d'influence de la piste d'accès à l'aérodrome n'empièteront pas sur des terrains agricoles.

3.2.1.9 Exigences concernant le défrichement

- Si le changement d'affectation autorisé de l'aire boisée (défrichement) n'a pas lieu d'ici à fin 2010, la présente autorisation deviendra caduque.
- Les travaux de remise en état et les mesures de compensation doivent être réalisés d'ici à fin 2010.
- Les défrichements, les reboisements ainsi que les mesures en faveur de la protection de la nature et du paysage seront exécutés selon les instructions et sous la surveillance de l'Office des forêts et de l'Office des eaux et de la protection de la nature du canton du Jura.

- Les travaux de défrichage et de construction se feront en ménageant le peuplement existant en dehors de la surface pour laquelle le défrichage a été autorisé. Il est en particulier interdit d'y édifier des baraquements et d'y déposer des déblais, des véhicules et des matériaux de tout genre.
- A la demande de l'autorité forestière cantonale compétente, l'obligation de fournir la compensation en nature ou de prendre des mesures de protection de la nature et du paysage fera l'objet d'une mention au registre foncier. Cette disposition garantit que l'obligation de reboiser est maintenue en cas de vente de la parcelle concernée.

3.2.2 Autres exigences

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux doivent être annoncés à l'OFAC.

En vertu de l'art. 3b, OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

3.2.3 Taxes

La taxe de CHF 9'000. -- relative à la décision d'approbation des plans est à la charge du requérant.

3.3 Modification du projet

La Police des constructions du canton du Jura devra être informée de toute modification mineure éventuelle apportée au projet, tandis que d'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation de l'Office fédéral de l'aviation civile.

3.4 Contravention

Toute contravention aux dispositions du droit aérien ou aux autres dispositions du droit fédéral en relation avec la présente décision et les charges qu'elle impose est passible des arrêts ou d'une amende au sens de l'art. 91, LA, respectivement de l'art. 61, LPE.

3.5 Voie de droit

Sous réserve de l'art. 36d, al. 4 de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), un recours peut être formé auprès de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, Schwarztorstrasse 59, Case postale 336, 3000 Berne 14.

Le délai de recours est de 30 jours. Il commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours sera adressé en deux exemplaires au moins. Il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire; la décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyen de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.

ETEC Département fédéral de l'Environnement,
des Transports, de l'Énergie et de la Communication
Le secrétaire général suppléant

André Schrade