

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)

3003 Berne, le 30 mai 2005

AÉRODROME RÉGIONAL BRESSAUCOURT

APPROBATION DU RÈGLEMENT D'EXPLOITATION

**Dans le cadre de l'octroi de la concession fédérale d'exploitation
par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication**

31-06-2101'BRE / noy

INTRODUCTION

La présente décision de l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après "OFAC"), d'approuver le règlement d'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt au sens de l'article 36c de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), constitue le préalable à l'octroi de la concession d'exploitation par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après "DETEC").

La décision aux termes de laquelle le DETEC confère à l'exploitant de l'aérodrome régional de Bressaucourt le droit d'exploiter un aérodrome à titre commercial, en particulier le droit de prélever des taxes au sens de l'article 10 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) s'appuie sur la présente décision de l'OFAC en tant que celle-ci démontre:

- d'une part la conformité du règlement d'exploitation aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), au sens de l'art. 12, al. 1, let. a, OSIA;
- d'autre part que le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations qui sont les siennes au sens de l'art. 12, al. 1, lettre b, OSIA.

1 ÉTAT DE FAIT

1.1 Situation initiale

Il est prévu de confier la future exploitation de l'aérodrome, l'entretien de ses bâtiments et installations et leur adaptation à la Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ), laquelle sera au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation.

1.2 Demande

Le 31 juillet 2003, la SCAJ dépose une demande de concession fédérale d'exploitation auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi qu'une demande d'approbation du règlement d'exploitation auprès de l'OFAC.

Le dossier de demande comprend les documents suivants:

- lettre de demande;
- projet de règlement d'exploitation de juillet 2003;
- projet de carte régionale VFR-OACI de juillet 2003;
- projet de carte d'approche à vue de juillet 2003;
- projet de AD Info de juillet 2003;
- 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.

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), 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 pendant une durée de 30 jours auprès du SAT-JU et auprès des bureaux communaux des trois communes concernées.

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

L'audition a pris fin le 1^{er} juin 2004, à la réception de la prise de position de l'OFEFP.

Différents organes cantonaux et fédéraux ont émis des remarques; elles seront reprises et analysées par la suite.

Dans le cadre de l'audition, des tiers ont formulé de nombreuses oppositions (parfois collectives) à l'encontre du projet.

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
- Chevenez Pluriel, 2906 Chevenez
- 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
- Renfer Markus, 4416 Bubendorf
- Renfer Walter, 2906 Chevenez
- Rota Pierre, 2904 Bressaucourt
- Saunier Jeanine, 2906 Chevenez
- WWF Jura, 2886 Epiquerez

En outre, dans les délais impartis, des oppositions individuelles identiques ont été envoyées en masse à l'OFAC; les griefs articulés par les 374 signataires sont analogues à ceux qui seront examinés sous le chiffre 2.2.6.

Dès lors, la présente décision sera notifiée aux 13 personnes et associations susmentionnées, ayant participé à la procédure d'opposition. Les opposants s'étant annoncés par lettre standard seront avertis via la publication de la décision dans l'organe officiel de publication.

1.4.1 Motifs invoqués par les opposants

En résumé, les griefs invoqués concernent les points suivants:

Les résultats des prévisions de trafic sont totalement incohérents. Il y a une baisse du trafic généralisée en Suisse (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, ATE, Barthe, Chevenez Pluriel, Merguin Rossé, WWF).

Dans le domaine de l'air, les émissions ne sont pas calculées correctement (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, Pro Natura, SL-FP, Rota, WWF).

L'évaluation de l'exposition au bruit est présentée de manière fallacieuse (griefs soulevés par AOPAB, Fernex).

Les prévisions de trafic ne sont pas valables, il faut une expertise neutre de l'exposition au bruit et un calcul du bruit pour les bâtiments les plus exposés (griefs soulevés par AOPAB, Fernex).

Le projet ne présente pas de plan d'alarme et d'intervention (griefs soulevés par AOPAB, Fernex, 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).

Les trajectoires des avions passeront directement au-dessus de nos maisons et provoqueront des nuisances. Nos habitations seront dépréciées (griefs soulevés par Chevenez Pluriel, Renfer M., Renfer W., Merguin Rossé, Saunier).

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.

Dès lors, la procédure d'approbation du règlement d'exploitation selon les art. 36c de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0) et les art. 23 à 27 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) sont applicables.

Selon l'art. 36c, al. 3, LA, l'autorité chargée de l'approbation du règlement d'exploitation est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Par conséquent, l'OFAC est l'autorité compétente en l'espèce.

2.1.2 **Procédure applicable**

La présente approbation du règlement d'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt va de pair avec l'octroi de la concession d'exploitation. L'art. 36c, LA, décrit le contenu du règlement d'exploitation.

Le règlement d'exploitation doit s'inscrire dans le concept de Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), au sens de l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700).

Selon l'art. 36c, LA, avant d'approuver le règlement d'exploitation, l'OFAC, en tant qu'autorité compétente, doit s'assurer que l'organisation de l'aérodrome, les procédures d'approche et de décollage ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome sont conformes au droit. Les conditions d'approbation du règlement d'exploitation par l'OFAC sont stipulées à l'art. 25, OSIA.

Dès lors, la présente décision a pour objet de vérifier la conformité du règlement d'exploitation aux normes du droit aérien spécifiques à l'aviation, en particulier aux normes opérationnelles. Elle doit aussi permettre d'établir que les exigences de l'aménagement du territoire ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, sont respectées.

Les procédures visées par l'art. 36c, LA, sont distinctes de toute procédure en expropriation. Même après l'établissement du cadastre de bruit, aucune restriction du droit de propriété ne pourra se fonder sur la présente décision.

Dès l'approbation de la présente décision, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre de bruit seront disponibles.

Le règlement d'exploitation à approuver est entièrement nouveau; l'ensemble du dossier de la demande est soumis aux exigences de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011). Une étude d'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. Les domaines touchés par le règlement d'exploitation ont été particulièrement étudiés. Les effets de l'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt sur l'environnement sont analysés dans le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) joint à la demande et dans l'appréciation qui en a été faite par les Services cantonaux et par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), aux termes de son évaluation.

Par conséquent, l'OFAC considère que:

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

2.2 Fond

2.2.1 Justification du projet

La justification du projet figure au chiffre 2.2.1 de la décision du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'approuver les plans de construction des installations aéroportuaires datées de ce jour.

2.2.2 Objet de la procédure

En vertu de l'art. 25, OSIA, l'autorité compétente doit vérifier si le contenu du règlement d'exploitation répond aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). En outre, l'autorité compétente doit s'assurer que les conditions mises à l'octroi de la concession sont remplies, que le projet satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'autorité doit encore vérifier que le cadastre d'exposition au bruit peut être établi et que le plan de la zone de sécurité a été mis à l'enquête publique.

2.2.3 Audition fédérale

La procédure d'audition des autorités fédérales intéressées a été engagée en date du 5 septembre 2003. Elle a pris fin le 1^{er} juin 2004 à la réception de la prise de position 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. 36d, 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 de l'OFAC 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. Aucun allègement ne peut être accordé.

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 d'établir une version finale du protocole de coordination; les différents éléments qui découlent du dossier ont été globalement coordonnés dans le cadre du protocole de coordination de juillet 2003. Celui-ci 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.

Le règlement d'exploitation est en harmonie avec le rôle dévolu à l'aérodrome régional de Bressaucourt aux termes du PSIA.

Dans sa détermination du 5 avril 2004, l'ARE ne constate aucune incohérence entre le règlement d'exploitation et le PSIA.

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

2.2.5.2 Exigences spécifiques à l'aviation

a) Généralités

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.

Les services compétents de l'OFAC ont examiné le projet. Ils ont conclu que les exigences spécifiques à l'aviation, selon les art. 3 et 9, OSIA, étaient remplies sous conditions. Celles-ci sont développées ci-dessous.

b) Obstacles à la navigation aérienne

Les normes présidant à l'élaboration du cadastre d'obstacles ont été respectées. Les surfaces horizontales circulaires de limitation d'obstacles n'ont pas été définies, ce qui est admis pour les aérodromes de la catégorie de Bressaucourt.

Une fois le cadastre de limitation d'obstacles élaboré, les services compétents de l'OFAC ont constaté que les normes étaient respectées et que la limitation d'obstacles était assurée.

c) *Sécurité*

Dès que le Conseil fédéral aura édicté l'ordonnance sur la certification, la lumière sera faite sur l'obligation de certifier ou non l'aérodrome régional de Bressaucourt, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les services compétents de l'OFAC ont requis un équipement minimal de moyens de lutte contre le feu, étant entendu que Bressaucourt sera une installation concessionnée, dévolue au service public. Ces moyens devront être mis en place avant le début des opérations de vol.

Cette dernière remarque est pertinente et sera reprise sous forme de condition dans le dispositif de la présente décision.

d) *Procédures de vol*

En vertu de l'article 23, let. c. de l'OSIA, le règlement d'exploitation doit contenir notamment des prescriptions sur les procédures d'approche et de décollage. L'OFAC a constaté qu'en termes d'altitude, les voltes proposées dans le projet ne respectaient pas entièrement les normes de l'OACI. En effet, elles étaient prévues à 2700 ft., alors qu'elles devraient partir de environ 1000 pieds (ft) sur sol et s'élever à 2860-2900 ft., au plus à 3000 ft. Le requérant a corrigé son projet en conséquence, à satisfaction des services compétents de l'OFAC. L'annexe 1 à la présente décision est consacrée aux procédures d'approche et de décollage, elle comprend le nouveau projet de carte VAC (carte d'approche à vue).

Les services compétents de l'OFAC ont requis la définition d'une volte hélicoptère, en principe perpendiculaire à la piste. Dans le même domaine, une place d'atterrissage pour hélicoptère doit être prévue. Le requérant ayant modifié son projet, les experts de l'OFAC ont jugé que la modification proposée répondait aux exigences, en regard de la faisabilité technique et de la sécurité (cf. annexes 1 et 2).

Les services compétents de l'OFAC ont indiqué que les informations importantes relatives à la sécurité aérienne figureront sur la carte VAC. Les services de la navigation aérienne compléteront celle-ci au moment de la publication officielle des documents.

Enfin, afin d'identifier l'aérodrome régional de Bressaucourt, un code officiel international OACI devra être attribué à l'installation. L'OFAC se charge de demander son attribution.

e) *Contenu du règlement d'exploitation*

La requête de la SCAJ ne comportait pas d'organigramme. A la demande de l'OFAC, celui-ci lui a été remis. Bien que sommaire, l'organigramme permet de constater que l'établissement sera doté d'une structure lui permettant d'accomplir sa mission. Cependant, selon les spécialistes de l'OFAC, l'organigramme doit être précisé. Les détails ne peuvent pas encore être arrêtés à ce jour. L'obligation

de présenter un avenant à l'organigramme figure au dispositif de la présente décision.

Pour les raisons suivantes, les services spécialisés de l'OFAC ne peuvent approuver l'article 4 du projet de règlement d'exploitation, dans sa teneur de juillet 2003:

- le chiffre 4.1 indique une ouverture de l'aérodrome de 07.00 LT à la fin du crépuscule civile;
- le chiffre 4.3. mentionne que des vols en soirée peuvent avoir lieu lors de deux soirées par mois au plus, au-delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22.00 LT.

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.

Cette restriction est reprise dans le dispositif de la présente décision.

Toutefois, au cas où l'exploitant soumettrait un plan de balisage lumineux à l'approbation du DETEC et que celui serait approuvé, la restriction du règlement d'exploitation portant sur les deux points susmentionnés, telle qu'elle ressort du point 3.2.1.1 du dispositif, serait automatiquement caduque.

Par conséquent, dans le domaine des exigences spécifiques à l'aviation, le projet satisfait aux exigences du droit interne et du droit international, en particulier sous réserve des conditions émises.

2.2.5.3 Exigences de 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.

L'instrument principal de l'aménagement du territoire est le plan directeur. Il définit notamment l'état et le développement souhaités en matière de transport et de communication en tenant compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération. Le plan directeur, au sens de l'art. 9 LAT a force obligatoire pour les autorités à partir du moment où il a été approuvé par le Conseil Fédéral.

Le canton rappelle que 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, dans son préavis, le Canton du Jura ne fait pas état de conflit entre le présent projet et l'aménagement local aux alentours de l'aérodrome.

Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

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

2.2.5.4 Exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

L'OEFEP, dans son préavis du 1^{er} juin 2004, demande que l'exploitation de l'aérodrome n'entre pas en conflit avec l'avifaune de la région, particulièrement les rapaces. Les mesures de sécurité pouvant porter atteinte à leur habitat seront plus particulièrement interdites.

Le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux n'a jamais fait part d'un incident avec l'avifaune. Il est raisonnable de penser que le déplacement de l'installation à Bressaucourt (soit à quelque 4 kilomètres) sera sans influence en la matière. Dès lors, il est permis de conclure que la demande de l'OEFEP ne doit pas donner lieu à l'inscription d'une charge dans le dispositif de la présente décision.

L'OEFEP demande également qu'une instruction soit donnée aux utilisateurs de l'aérodrome afin d'éviter le survol à moins de 500 m de hauteur de l'objet IFP n° 1006 "Vallée du Doubs". Un plan montrant la zone à éviter sera intégré au règlement d'exploitation. De son côté l'ARE relève aussi, en ce qui concerne le survol de régions sensibles telles la Vallée du Doubs, que le rapport technique indique qu'une charte des pilotes sera établie. L'exigence d'éviter le survol de ce type de régions figure également comme principe d'aménagement dans le projet de plan directeur cantonal (fiche 2.09). L'ARE demande d'intégrer cette condition dans le règlement d'exploitation.

Selon le requérant, il est fort douteux que le déplacement des activités de Porrentruy-Courtedoux vers Bressaucourt entraîne une intensification des survols du site "Vallée du Doubs". Néanmoins, le rapport technique prévoit au chapitre 7 la mise en place d'une charte de l'aérodrome. Cette dernière stipulera la limitation maximale des survols de la région "Doubs". Cette région pourra être étendue à l'avenir. L'exploitant s'engage à prendre les mesures incitatives nécessaires auprès des utilisateurs de l'aérodrome régional de Bressaucourt. Il devra, par exemple, afficher des documents photographiques aériens dans les locaux de l'aérodrome pour montrer les secteurs dont le survol est à éviter au maximum.

Des études sont en cours sur les précautions de survol des objets IFP afin de ne pas nuire à la tranquillité de ces sites protégés. En tout état de cause, le règlement d'exploitation n'est pas l'instrument dans lequel des exigences liées au survol des objets IFP doivent figurer. Toutefois, en attendant les résultats des études en cours sur les précautions de survol, on peut considérer que les demandes des deux offices seront satisfaites grâce à la "Charte des pilotes" et à la mise en place, dans les locaux de l'aérodrome, de mesures incitatives. Ces propositions seront reprises sous forme de conditions dans le dispositif.

Compte tenu 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 Exigences de la Direction générale des douanes

Dans son préavis, la Direction générale des douanes (DGD) rappelle que conformément à la pratique en vigueur dans le trafic aérien, le contrôle des personnes sera de la responsabilité de la police cantonale du Jura.

De plus, dans la mesure où l'aérodrome de Bressaucourt obtiendra la concession d'aérodrome régional au sens du PSIA, l'Administration fédérale des douanes annonce qu'elle mettra en place un service douanier en adéquation avec l'importance du trafic transfrontalier. Les détails quant aux compétences de dédouanement et à l'organisation seront réglés en temps voulu.

Les deux points ci-dessus feront chacun l'objet d'une condition dans le dispositif de la présente décision.

2.2.5.6 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) demande, dans son préavis, que les Forces aériennes soient habilitées, après accord avec l'exploitant, à utiliser l'aérodrome régional de Bressaucourt: d'une part, lors d'engagements subsidiaires ou d'aide en cas de catastrophes au profit des autorités fédérales ou cantonales et, d'autre part, dans le cadre des heures d'ouverture normales, pour y effectuer de la formation ou du transport avec des avions à hélices, des hélicoptères ou des drones.

Le futur exploitant de l'aérodrome régional de Bressaucourt remarque qu'en cas de catastrophe, nécessité fait loi et toutes les modalités nécessaires d'utilisation de l'aérodrome seront trouvées en accord avec le chef de place et l'exploitant.

L'utilisation de l'aérodrome par les Forces aériennes pour la formation des pilotes militaires sera soumise au règlement d'exploitation sous réserve des cas de rigueur. De

plus, les modalités d'écologie devront être convenues avec le chef de place pour limiter au maximum les nuisances pour le voisinage et l'environnement et gêner le moins possible l'exploitation de l'aérodrome.

Par contre, il n'est pas prévu d'écologie avec des hélicoptères dans le règlement d'exploitation tel qu'arrêté avec les autorités communales de Bressaucourt. Dès lors, il ne sera pas possible de procéder à des vols de formation sur hélicoptères militaires.

Les conditions ci-dessus seront reprises dans le dispositif de la présente décision.

En outre, les Forces aériennes souhaitent qu'il soit possible, lors d'opérations importantes de transport aérien, de mettre sur pied un emplacement journalier avec une équipe d'aides-mécaniciens pour le ravitaillement voir également de mécaniciens pour des travaux de maintenance. De même, les Forces aériennes souhaiteraient la mise à disposition d'un avitaillement Jet A1 à pression pour permettre le ravitaillement en carburant du Super Puma.

En cas de nécessité, lors d'opérations importantes de transport aérien, des modalités particulières d'exploitation de l'aérodrome pourront éventuellement être convenues avec le chef de place et ce, dans le cadre de l'art. 6 du règlement d'exploitation et dans les limites du cahier des charges du chef de place.

Enfin, il n'est pas prévu d'installer un avitaillement Jet A1 à pression sur l'aérodrome.

De cette manière, il est répondu aux demandes du DDPS. Certaines dispositions sont rappelées sous forme de conditions et figureront dans le dispositif de la présente décision.

2.2.5.7 Cadastre d'exposition au bruit

Selon l'art. 25, al. 1, let. d, OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le cadastre d'exposition au bruit peut être établi. En l'espèce, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre sont présentes. Le nouveau cadastre d'exposition au bruit peut être établi.

Au regard des considérations susmentionnées, le projet satisfait aux exigences de l'art. 25, al. 1, let. d, OSIA.

2.2.5.8 Plan de la zone de sécurité

Selon l'art. 25, al. 1, let. e, OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le plan de la zone de sécurité a été mis à l'enquête publique. En l'espèce, le plan de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Bressaucourt, datant du 31 juillet 2003, a été mis à l'enquête publique du 10 septembre 2003 au 10 octobre 2003.

Au regard des considérations susmentionnées, le projet satisfait aux exigences de l'art. 25, al. 1, let. e, OSIA.

2.2.6 Procédure d'opposition

2.2.6.1 Opposants

Des oppositions ont été déposées dans le cadre de la mise à l'enquête publique du règlement d'exploitation de la future installation. La liste des opposants figure au chapitre 1.4; leurs griefs sont repris ici, augmentés des conclusions de l'autorité. Ces dernières se fondent sur les avis analysés ci-devant et sur les arguments présentés par le requérant.

2.2.6.2 Examen des griefs et conclusions de l'autorité

a. Les résultats de prévisions de trafic sont totalement incohérents, alors qu'il y a une baisse du trafic généralisée en Suisse

Les prévisions de trafic tablent dans un premier temps sur 16'000 mouvements annuels à Bressaucourt. Le requérant rappelle que par le passé, le nombre de mouvements a dépassé les 13'000 à Porrentruy-Courtedoux, dans des conditions hydrographiques souvent défavorables. Sur cette même place, le cadastre du bruit est, par exemple, élaboré sur une base de 12'000 mouvements. Bressaucourt se présentera sous la forme d'une installation dotée d'une piste en dur, utilisable toute l'année et dont les approches seront simplifiées par rapport à la situation actuelle. Dès lors, il n'est pas déraisonnable de fixer un potentiel de 16'000 mouvements, chiffre qui ne constitue pas un but en soi à atteindre mais un ordre de grandeur permettant d'évaluer les effets de l'exploitation.

D'après le requérant, les statistiques montrent une progression du nombre de mouvements sur les aérodromes régionaux depuis 2002. Cette progression est accélérée sur les pistes revêtues récemment.

En outre, d'après le requérant, la reprise de l'école de pilotage de Porrentruy-Courtedoux par le Groupe de vol à moteur de Porrentruy, école qui sera présente à Bressaucourt, a permis une nette progression des activités de pilotage.

Enfin, avec son statut d'aérodrome régional concessionné, Bressaucourt a l'obligation d'admettre des usagers, au contraire des champs d'aviation privés tels que Porrentruy-Courtedoux. Cela doit également être pris en considération et permet de justifier aussi une partie du potentiel de 16'000 mouvements.

L'autorité de décision conclut que les motifs et commentaire, au sens de l'art. 25, al. 1, OSIA, tels qu'ils sont présentés par le requérant à l'appui du projet de règlement d'exploitation, permettent de se fonder sur l'hypothèse de trafic de 16'000 mouvements.

b. Dans le domaine de l'air, les émissions ne sont pas calculées correctement

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection de l'air. L'OEPN-JU a conclu qu'une prévision d'émission était superflue, au vu de leur faiblesse et l'OFEFP a constaté la compatibilité du projet avec la législation en vigueur.

c. L'évaluation de l'exposition au bruit est présentée de manière fallacieuse

Les courbes de bruit présentées dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) sont établies conformément aux exigences relatives aux méthodes de calcul au sens de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) et à la pratique adoptée par les offices fédéraux. Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection contre le bruit (OEPN-JU et OFEFP), lesquels n'ont émis aucune remarque ni constaté la moindre lacune.

d. Les prévisions de trafic sont fausses; une expertise neutre de l'exposition au bruit et un calcul du bruit pour les bâtiments les plus exposés doit être fait

Des prévisions de trafic doivent être faites afin précisément de calculer l'exposition au bruit. La charge sonore est représentée sous forme de moyenne annuelle. Il n'est pas d'usage de calculer la charge sonore pour chaque bâtiment exposé. L'OFEFP n'a émis aucune remarque sur le sujet et a approuvé le calcul de bruit dans son évaluation du RIE.

Au terme de l'examen des griefs repris aux lettres *b.*, *c.*, et *d.*, l'autorité de décision conclut que les dispositions du règlement d'exploitation sont en harmonie avec les exigences de la législation environnementale.

e. Le projet ne présente pas de plan d'alarme et d'intervention

Le point 2.2.5.2, c, stipule qu'un équipement minimal de moyens de lutte contre le feu et un système de gestion de la sécurité devra être installé. Ces mesures d'aspect techniques sont exigées dans la présente décision et devront être mises en place avant le début des opérations de vol.

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

La SCAJ, requérant et futur exploitant de l'installation de Bressaucourt, n'a pas souhaité équiper l'aérodrome d'une procédure d'atterrissage de précision (Instrument Landing System, ILS). La demande porte uniquement sur une exploitation à vue (VFR – Visual Flight Rule). La présente décision est rendue en fonction de la demande.

L'autorité de décision ne saurait exiger d'un requérant qu'il équipe une infrastructure d'installations allant au-delà des besoins des opérations prévues.

g. 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'art. 39, OSIA. Il y a lieu de se référer au chiffre 2.2.5.2 de la présente décision.

h. Les trajectoires des avions passeront directement au-dessus des maisons et provoqueront des nuisances. Les habitations seront dépréciées
Constituant en cela une amélioration significative par rapport à la situation actuelle de l'aérodrome de Porrentruy-Courtedoux, le circuit d'aérodrome (voltes d'accès et de départ) de Bressaucourt ne survole pratiquement plus aucune zone habitée. En finale, les trajectoires d'atterrissage et de décollage, ne survolent aucune zone d'habitation; le reste du circuit d'aérodrome se déroule hors des zones habitées et à une altitude telle (300 à 400 m sur sol) que la réduction des nuisances est maximale.

L'autorité de décision constate que le nombre de personnes touchées par le bruit est plus restreint que celui pouvant être gêné par l'exploitation actuelle et que l'intensité de la gêne sonore est inférieure aux minima imposés pour admettre une nouvelle installation. Le règlement d'exploitation répond aux exigences de la protection contre les nuisances sonores au sens de l'art. 25, al.1, lettre c, OSIA.

Au terme de l'examen des griefs repris aux lettres *e.* à *h.*, l'autorité de décision conclut que les dispositions du règlement d'exploitation étant en harmonie avec le droit applicable, il peut être approuvé.

2.2.7 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que l'approbation du présent règlement 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 règlement d'exploitation présenté en date du 31 juillet 2003 par la SCAJ 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.

2.2.8 Frais

En application des art. 5 et 39, 1^{er} al., let. e, de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA; RS 748.112.11), la présente décision est assujettie à une taxe de CHF 1'000.--.

3 DÉCISION

L'Office fédéral de l'aviation civile,

se fondant sur la demande de la Société coopérative aérodrome du Jura (SCAJ) du 31 juillet 2003;

vu les art. 36a à 37d, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0),

vu les art. 2, 3, 3a, 9, 10 à 16 et 23 à 27, de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1),

décide:

le règlement d'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt est approuvé.

3.1 Contenu

La présente décision autorise la SCAJ, sous réserve du respect des exigences mentionnées ci-après, à appliquer le règlement d'exploitation approuvé à l'exploitation de son aérodrome. L'approbation du règlement est basée sur les pièces déterminantes suivantes du dossier:

- lettre de demande;
- projet de règlement d'exploitation de juillet 2003,
- projet de carte régionale VFR-OACI de juillet 2003,
- projet de carte d'approche à vue de juillet 2003,
- projet de AD Info de juillet 2003,
- 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.

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. Elles sont reprises ci-dessous et devront toutes être respectées.

3.2.1.1 Exigences spécifiques à l'aviation et exigences techniques

- Il faudra prévoir un équipement minimal de moyens de lutte contre le feu, qui devra être mis en place avant le début des opérations de vol.
- L'exploitant présentera un avenant à l'organigramme afin de préciser la structure des services qui contribueront à l'exploitation sûre et ordonnée de l'aérodrome.
- L'article 4 du projet de règlement d'exploitation (teneur juillet 2003) consacré aux «Heures d'ouverture et vols de nuit» doit être modifié comme il suit:

En accord avec les prescriptions concernant les vols de nuit, qui figurent aux articles 39 et 39 b de l'OSIA, l'aérodrome est ouvert comme suit:

- | | |
|---------------------|---|
| 4.1 | de 07.00 LT, ou dès l'aube civile si celle-ci commence plus tard, à la fin du crépuscule civil; |
| 4.2. Tour de piste: | <i>inchangé;</i> |
| 4.3 Vols en soirée: | <i>supprimé;</i> |
| 4.4 Dérogations: | <i>inchangé.</i> |

3.2.1.2 Exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

- L'exploitant mettra en place une charte de l'aérodrome qui mentionnera la limitation maximale des survols de la région "Doubs" dont la surface pourrait être étendue à l'avenir.
- L'exploitant s'engagera à prendre les mesures incitatives nécessaires auprès des utilisateurs de l'aérodrome régional de Bressaucourt, par exemple en affichant des documents photographiques aériens dans les locaux de l'aérodrome pour montrer les secteurs dont le survol est à éviter au maximum.

3.2.1.3 Exigences de la Direction générale des douanes

- Conformément à la pratique en vigueur dans le trafic aérien, le contrôle des personnes incombera à la police cantonale du Jura.

- L'Administration fédérale des douanes mettra en place un service douanier en adéquation avec l'importance du trafic transfrontalier; elle arrêtera les détails quant aux compétences de dédouanement et à son organisation en temps voulu.

3.2.1.4 Exigences du Département de la défense, de la protection de la population et des sports

- Les Forces aériennes seront habilitées, après accord avec l'exploitant, à utiliser l'aérodrome régional de Bressaucourt d'une part, lors d'engagements subsidiaires ou d'aide en cas de catastrophes au profit des autorités fédérales ou cantonales et, d'autre part, dans le cadre des heures d'ouverture normales, pour y effectuer de la formation ou du transport avec des avions à hélices ou des drones.
- L'utilisation de l'aérodrome par les Forces aériennes pour la formation des pilotes militaires sera soumise au règlement d'exploitation sous réserve des cas de rigueur.
- Les modalités d'écologie devront être convenues avec le chef de place pour limiter au maximum les nuisances pour le voisinage et l'environnement et gêner le moins possible l'exploitation de l'aérodrome.
- Il ne sera pas possible de procéder à des vols de formation sur hélicoptères militaires.
- En cas de nécessité, lors d'opérations importantes de transport aérien, des modalités particulières d'exploitation de l'aérodrome pourront éventuellement être convenues avec le chef de place et ce, dans le cadre de l'art. 6 du règlement d'exploitation et dans les limites du cahier des charges du chef de place.

3.2.2 Autres exigences

La taxe de CHF 1'000.-- relative à la décision d'approbation du règlement d'exploitation est à la charge du requérant.

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 ou cantonale n'est liée au présent projet.

3.3 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.

3.4 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.

Office fédéral de l'aviation civile

Raymond Cron

Directeur