



3003 Berne, le 30 mai 2005

AÉRODROME RÉGIONAL BRESSAUCOURT

CONCESSION FÉDÉRALE D'EXPLOITATION

1 ÉTAT DE FAIT

1.1 Situation initiale

Depuis 1946, l'Ajoie dispose d'un champ d'aviation au bénéfice d'une autorisation d'exploitation. Les incertitudes liées au tracé de la Transjurane sur le site du champ d'aviation Porrentruy-Courtedoux ont amené les autorités jurassiennes et les usagers du champ d'aviation à chercher une solution de remplacement. Tant les autorités fédérales que les autorités cantonales conclurent à la nécessité de doter la nouvelle installation du statut d'aérodrome régional ouvert à l'aviation publique au sens de l'art. 36a de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0).

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. Ce dernier sera supprimé dès l'entrée en service de la nouvelle installation.

1.2 Demande

Le 31 juillet 2003, la SCAJ dépose une demande d'octroi de concession fédérale d'exploitation et d'approbation des plans 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 de concession;
- rapport technique de juillet 2003;
- rapport d'impact sur l'environnement de juillet 2003;
- éléments concernant les finances;
- éléments concernant le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA);
- règlement d'exploitation et ses annexes.

1.3 Auditions

Le 5 septembre 2003, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a consulté l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), l'Office fédéral du développement territorial (ARE), l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG), la Direction générale des douanes (DGD), le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), le Secrétariat à l'économie (seco), l'Office fédéral

des routes (OFROU), l'Office fédéral des transports (OFT) et le Canton du Jura par son Service de l'aménagement du territoire (SAT-JU).

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

L'OFEP ne s'est pas prononcé directement sur l'octroi de la concession d'exploitation. Il a procédé à l'évaluation du respect des prescriptions environnementales en examinant le rapport d'impact sur l'environnement, joint à la demande de la SCAJ. Compte tenu de son importance, l'évaluation de l'OFEP, est discutée et commentée dans les considérants de la décision de l'OFAC de ce jour d'approuver le règlement d'exploitation. L'évaluation est également reproduite in extenso en annexe de cette même décision.

L'ARE a rendu un préavis positif concernant l'octroi de la concession. Il a formulé des remarques sur certains points méritant d'être approfondis. Ces remarques sont reprises dans la décision relative au règlement d'exploitation. En outre, cet office a émis des réserves quant au financement de l'installation. L'ARE demande d'examiner les questions financières avec toute l'attention voulue. Cette question est traitée dans les considérants de la présente décision.

La DGD ne s'est pas prononcée directement sur l'octroi de la concession d'exploitation. La DGD a fait des propositions qui ont été discutées et commentées dans les considérants de la décision relative à l'approbation des plans.

Le DDPS et l'OFROU ne se sont pas prononcés directement sur l'octroi de la concession d'exploitation. Ils ont formulé des remarques sur certains points qui ont été discutées et commentées dans les considérants de la décision relative au règlement d'exploitation.

Le canton du Jura a rendu un préavis positif assorti de plusieurs remarques. Elles ont été discutées et commentées dans les considérants de la décision relative au règlement d'exploitation.

1.4 Procédure d'opposition

Au cours de la mise à l'enquête publique, des oppositions à la concession ont été déposées.

Selon l'article 36a, al. 2, LA, le DETEC est compétent pour l'octroi de la concession. La concession se limite à conférer au concessionnaire des tâches relevant de la souveraineté telles que le droit d'exploiter un aéroport public et le droit de prélever les taxes prévues à l'article 39, LA, consacré aux tarifs des aéroports publics, ou encore le droit d'expropriation, au sens de l'article 36a, al. 4, LA.

Le Tribunal fédéral s'est prononcé sur la recevabilité des recours dirigés contre les décisions prises en application de la LA ou de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) (BGE 124 II 293 E. 8-10, BGE 129 II 331). Il ressort de la jurisprudence que les recours déposés contre chaque acte ne sont recevables qu'en fonction des compétences et du pouvoir d'appréciation conférés à l'autorité chargée de l'édicter.

Dans le cas présent, toutes les oppositions dirigées contre la concession doivent être déclarées irrecevables.

Ce constat étant fait, sous l'aspect général, quel que soit l'acte visé dans l'opposition, l'autorité de décision est entrée en matière sur tous les griefs soulevés par les opposants. Le DETEC les a analysés dans la décision d'approbation des plans ou dans la décision d'approbation du plan de la zone de sécurité, alors que l'OFAC a procédé à leur examen dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation.

2 CONSIDÉRANTS

2.1 Forme

La législation sur l'aviation relève de la compétence exclusive de la Confédération en vertu de l'art. 87 de la Constitution fédérale.

Une concession fédérale d'exploitation est requise au sens de l'art. 36a, al. 1, LA, pour l'exploitation d'un aérodrome ouvert à l'aviation publique (aéroport).

Au sens de l'art. 36a, al. 2, LA, le titulaire de la concession a le droit et le devoir d'exploiter l'aéroport à titre commercial et de mettre l'infrastructure nécessaire à la disposition des usagers. En contrepartie, il a le droit de prélever des taxes.

L'art. 10, al. 2, OSIA, précise que l'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure ne fait pas l'objet de la concession d'exploitation.

2.2 Fond

En tant que futur exploitant de l'aérodrome, la SCAJ a présenté la demande de concession. Celle-ci répond aux exigences de l'art. 11, OSIA.

L'art. 12, al. 1, OSIA fixe comme il suit les conditions d'octroi. La concession est octroyée lorsque l'exploitation de l'installation est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA, lorsque le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation et que le règlement d'exploitation peut être approuvé.

Pour les aérodromes régionaux, l'art. 13, let. a, OSIA, fixe à trente ans la durée de la concession d'exploitation. S'agissant d'une installation nouvelle à construire, la durée de la concession commence à courir dès le jour de l'ouverture de l'aérodrome à l'exploitation. La date exacte en sera précisée par l'OFAC dans un avenant qui constituera une annexe à la présente concession d'exploitation.

2.2.1 Conformité au PSIA

Le Conseil fédéral a approuvé le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), aux termes duquel l'installation projetée revêt le statut d'aérodrome régional sans trafic de lignes. En tant que telle, elle devrait constituer un pôle régional pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, pour les vols de formation et de perfectionnement aéronautique ainsi que ceux liés à l'aviation sportive.

Dans les limites du règlement d'exploitation approuvé par l'OFAC, l'aérodrome régional de Bressaucourt est à la disposition de tous les aéronefs admis dans le trafic interne ou international pour une utilisation normale.

Au terme de l'examen du règlement d'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt, dans sa teneur de juillet 2003, l'OFAC a conclu à la conformité de l'exploitation aux objectifs et aux exigences du PSIA, au sens de l'art. 12, al. 1, let. a, OSIA.

2.2.2 Aptitude du requérant

Conformément à l'article 11 de l'OSIA, la demande de concession indique que la responsabilité de l'exploitation est confiée au chef de place dont la désignation doit être approuvée par l'OFAC. Les droits et obligations du chef de l'aérodrome relèvent du "Cahier des charges" pour les chefs d'aérodrome, visé à l'article 8 de l'OSIA.

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.

Il ressort de l'examen de la demande de la SCAJ que le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation, au sens de l'art. 12, al. 1, lettre b, OSIA.

2.2.3 Approbation du règlement d'exploitation

L'article 11, OSIA, établit les exigences que doit remplir la demande de celui qui sollicite une concession d'exploitation. Au nombre des documents de la demande doit figurer un projet de règlement d'exploitation.

L'examen du règlement d'exploitation, qui comprend notamment l'évaluation du respect des prescriptions environnementales par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), fait l'objet de la décision de l'OFAC de ce jour, qui conclut à son approbation.

Il ressort de la décision de l'OFAC de ce jour, qu'à l'issue de l'examen du dossier de la demande, et compte tenu des résultats de la procédure de consultation, le règlement d'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt peut être approuvé, au sens de l'art. 12, al. 1, let. c, OSIA.

2.2.4 Financement de l'installation

Dans sa prise de position, l'ARE demande à l'autorité d'examiner les questions financières avec toute l'attention voulue.

Le dossier financier, figurant dans la demande de concession d'exploitation conformément à l'art. 11, al. 1, let. d, OSIA, a été examiné. Le requérant a développé des hypothèses de trafic afin de constituer une base de financement. Les spécialistes de

l'OFAC ont conclu au réalisme de la construction financière et estiment que la viabilité de l'installation est garantie.

La prospective étant par définition une projection dans l'avenir, l'autorité de décision ferait un usage abusif de son pouvoir d'appréciation si d'emblée, elle qualifiait le financement de "manifestement compromis" au sens de la disposition potestative de l'art. 12, al. 2, OSIA. Au surplus, en tout temps, tout concessionnaire peut être mis face à de nouvelles données économiques, qu'elles lui soient imposées par la conjoncture ou par une modification de la législation.

Par souci de transparence, l'évaluation du financement faite par les spécialistes de l'OFAC, figure en annexe.

2.2.5 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que l'octroi de la concession d'exploitation contreviendrait aux dispositions pertinentes de la législation.

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 et cantonales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune infraction aux dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral.

Par conséquent, l'octroi de la concession d'exploitation est conforme aux prescriptions légales relatives à cette démarche.

3 DÉCISION

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

se fondant sur la demande de la SCAJ du 31 juillet 2003,

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

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

octroie,

à la "Société Coopérative Aérodrome du Jura", la concession fédérale d'exploitation de l'aérodrome régional de Bressaucourt, pour une durée de trente ans.

3.1 Dispositions déterminantes

Le début de la validité de la concession sera fixé par l'OFAC dans un avenant à la présente décision, au sens du chiffre 2.2 ci-dessus.

La concession couvre l'exploitation d'un aérodrome régional destiné au trafic national et international selon les dispositions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Au sens de l'art. 36a, al. 3, LA, le titulaire de la présente concession est habilité, par le biais de concessions particulières, à déléguer à des tiers des activités spécifiques en relation avec le droit d'exploiter l'aérodrome.

Le titulaire de la concession doit rendre l'aérodrome accessible à tous les aéronefs qui sont autorisés à opérer en trafic national et international, selon les termes du règlement d'exploitation qui précise les modalités du déroulement du trafic.

Au cas où la construction ou l'exploitation de l'aérodrome devraient être restreintes en raison des droits de voisinage, de la législation environnementale ou pour tout autre motif, le titulaire de la concession ne pourra faire valoir des prétentions envers la Confédération en vue d'une réparation du préjudice.

3.2 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*), le traitement de la demande et l'octroi de la concession d'exploitation sont respectivement assujettis à des taxes de CHF 3'000.-- et de CHF 2'500.--.

3.3 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

Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral

La présente décision est notifiée par courrier recommandé à :

- Société Coopérative Aéroport du Jura, Case postale 86, 2905 Courtedoux (3 exemplaires)
- A., 2904 Bressaucourt
- B., 2800 Delémont
- C., 2904 Bressaucourt
- D., 2904 Bressaucourt
- E., 2906 Chevenez
- F., 2902 Fontenais
- G., 2904 Bressaucourt
- H., 3011 Berne
- I., 2906 Chevenez
- J., 2900 Porrentruy
- K., 4416 Bubendorf
- L., 2906 Chevenez
- M., 2904 Bressaucourt
- N., 2906 Chevenez
- O., 2886 Epiquerez

Elle est communiquée par courrier ordinaire à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne
- Office fédéral du développement territorial (ARE), Section infrastructures, 3003 Berne
- Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), Section Cantons, EIE et organisation du territoire, 3003 Berne
- Direction générale des douanes (DGD), 3003 Berne
- Office fédéral de l'agriculture (OFAG), Division améliorations structurelles, 3003 Berne
- Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), Secrétariat général, Politique de l'aménagement et de l'environnement, 3003 Berne
- Secrétariat d'Etat à l'économie (seco), Politique régionale et organisation du territoire, 3003 Berne
- Office fédéral des routes (OFROU), Division des infrastructures, 3003 Berne
- Office fédéral des transports (OFT), Analyses / recherche, 3003 Berne
- République et canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont (7 exemplaires de la décision)
- Commune de Bressaucourt, Bureau communal, 2904 Bressaucourt
- Commune de Chevenez, Bureau communal, 2906 Chevenez
- Commune de Courtedoux, Bureau communal, 2905 Courtedoux
- Syndicat d'améliorations foncières (SAF), 2904 Bressaucourt

Annexe

Prise de position de l'OFAC sur le financement du futur aéroport régional de Bressaucourt

1. Financement des investissements

Les investissements prévus sont de l'ordre de CHF 5'680'000.- financés par:

- parts sociales 2'000'000.-
- subventions 300'000.-
- crédit LIM 1'872'080.-
- crédit bancaire 1'507'920.-

1.1. Parts sociales

Une première campagne de souscription, menée de 1997 à 2000, a permis d'obtenir des intentions de souscription de l'ordre de CHF 1'200'000.- dont un tiers est libéré. Tenant compte de la conjoncture actuelle, les résultats d'une deuxième campagne de souscription sont difficiles à estimer et l'objectif prévu au projet doit être considéré comme un maximum.

1.2. Subventions

Selon la prise de position du service cantonal de l'économie, le montant prévu au titre de subventions cantonales est sous-évalué. Le projet devrait tenir compte d'un montant de CHF 500'000.-. La question d'une souscription de parts sociales de la part du canton reste ouverte.

1.3. Crédits LIM

Tenant compte de la prise de position cantonale, il s'avère que le montant prévu au titre de crédit LIM soit surévalué pour les raisons suivantes:

- le coût pris en considération par la LIM (4.78 mio) est inférieur au coût total du projet (5.68 mio).
- si la subvention cantonale se monte à CHF 350'000.- au moins, il n'y aura pas de crédit LIM cantonal (la subvention satisfait à l'équivalence financière requise par la LIM fédérale).

L'organe cantonal relève encore que les montants alloués au titre de crédits LIM sont également tributaires de l'état de consommation des quotas accordés par la Confédération.

Il convient donc de rester prudent quant à la contribution de la LIM au financement du projet d'aéroport.

1.4. Crédit bancaire

Le crédit bancaire ne devrait pas soulever de problèmes et l'importance des fonds propres implique une marge de manœuvre qui pourrait compenser dans une certaine mesure les déficits qui pourraient survenir au niveau des moyens de financement cités ci-dessus.

1.5. Conclusion

Bien que le financement du projet d'aérodrome de Bressaucourt soulève quelques questions et nous incite à la prudence, il est permis de relever que la combinaison des différentes sources de financement devrait permettre de fournir à la coopérative les moyens de réaliser le projet.

2. Le Budget de fonctionnement

2.1. Prévisions de trafic

Le budget de fonctionnement est établi sur une base de 12'000 mouvements la 1^{ère} année et de 16'000 pour la 2^{ème}. Si l'on compare ces prévisions au trafic réalisé sur des aérodromes analogues en 2003 (Les Eplatures -13'416 mvts- et Ecuvilens – 34'060 mvts), il convient de constater que l'évaluation a été réalisée sur une base prudente et, de fait, permet d'envisager une certaine marge de manœuvre au niveau du budget de fonctionnement.

2.2. Taxes aéroportuaires

Le projet soumis par la requérante, prévoit une différenciation dans les taxes d'atterrissage par type d'usagers. A ce titre, il convient de relever qu'en application du paragraphe 22, al. 5 de la politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (OACI, Doc 9082/7, Septième édition-2004), la proportion des coûts imputables aux différentes catégories d'usagers devrait être déterminée sur une base équitable de façon qu'aucun usager ne doive supporter la charge de dépense qui ne lui soit pas imputable.

Au vu de ce qui précède, une différenciation des tarifs par catégorie d'usagers ne se justifie pas dans la mesure où ces dernières utilisent les mêmes infrastructures (piste et voies de roulage) et qu'aucun service supplémentaire n'est fourni pour le trafic commercial ou les vols de largage de parachutes.

Les autres taxes n'appellent pas de commentaires.

2.3. Charges financières

Considérant les divers points soulignés au chapitre 1, il s'avère que les charges financières soient quelque peu sous-évaluées. Toutefois, au vu des prévisions de trafic prudentes cet excédent de charges devrait être gérable.

3. Conclusions

L'analyse des documents fournis ne donne pas lieu à douter de la capacité de la requérante à financer les installations et l'exploitation de l'aérodrome projeté.