

3003 Berne, le 17 mai 2011

Aéroport de Bressaucourt

Approbation des plans

Installation de deux systèmes APAPI

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 19 avril 2011, La Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ) a déposé une demande d'approbation des plans tendant à l'installation de deux systèmes d'aides visuelles APAPI auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1.2 Description du projet

La requête consiste en la construction de deux aides visuelles pour l'approche des aéronefs en piste 07 et en piste 25.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par le requérant comme répondant aux exigences de l'OFAC en termes de sécurité de la navigation aérienne. En effet, vu les caractéristiques de l'installation, l'OFAC demande que des systèmes APAPI soient mis en place.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 19 avril 2011 sont les suivants :

- Lettre de demande de la SCAJ du 19 avril 2011;
- Technischer Bericht, Aeroplan, du 10 avril 2011;
- Plan Implantation du APAPI et surface de protection contre les obstacles du 3 mars 2011, n° 8530-01-01 échelle: 1:15'000;
- Plan Implantation du APAPI du 7 mars 2011, n° 8530-01-02 échelle: 1:1'000;
- Plan Implantation du APAPI du 11 avril 2011, n° 8530-01-03 échelle: 1:1'000.

1.5 Coordination du projet et de l'exploitation

Le projet de construction n'a pas d'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

A l'exception de l'OFAC, ni le canton du Jura ni les offices fédéraux n'ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée dans la Feuille d'avis officielle du Canton du Jura ni mise à l'enquête.

2.2 Oppositions

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

2.3 Prises de position

La prise de position suivante a été reçue :

- Service interne de l'OFAC, prise de position du 5 mai 2011 ;

L'instruction du dossier s'est achevée le 5 mai 2011.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que Bressaucourt est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le PSIA et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports.

En l'espèce, la demande tend à autoriser l'installation de systèmes APAPI. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est prévue aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA. Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise. Au sens de l'art. 37 al. 4 LA, 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'aérodrome.

La procédure simplifiée d'approbation des plans est régie par l'art. 37i LA. Selon cette disposition, la procédure simplifiée s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Le projet ne consiste qu'en la mise en place de deux systèmes APAPI, assimilables à la pose d'un balisage lumineux constitué de deux fois deux lampes dont le faisceau lumineux est destiné à aider les pilotes lors de l'approche.. Le projet, situé

en bouts de piste ne change pas l'aspect extérieur du site. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification donnée par la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, la mise en place d'un tel équipement est exigée par l'OFAC dans le cadre de l'ouverture effective de l'aéroport de Bressaucourt au trafic aérien.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Le présent objet est sans incidence sur le périmètre d'aérodrome, le bruit de l'installation et la limitation d'obstacles. En 2003, un processus complet de coordination PSIA a mené à l'élaboration de la fiche par installation spécifique à l'aéroport de Bressaucourt et à son adoption par le Conseil fédéral le 18 août 2004. Les APAPI se trouvent à l'intérieur du périmètre coordonné.

Dès lors, le présent objet n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent avec le cadre fixé par le PSIA.

2.4 Responsabilité de l'exploitante

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des

biens soit toujours assurée. Le concessionnaire est chargé de vérifier que l'infrastructure mise à disposition le permette et, conformément à l'art. 10 al. 1 OSIA, que l'exploitation en soit sûre et rationnelle.

2.5 Exigences spécifiques liées à l'aviation

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes, [tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) le cas échéant]. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

2.5.1 APAPI Piste 07

a) Paramètres de base

Pour le positionnement de l'APAPI 07, les paramètres de base suivants sont valables:

- Pente d'approche de l'indicateur: la pente d'approche est de 4.1°.
- Hauteur maximale œil-roues: lors des discussions qui ont précédé la soumission du projet, l'OFAC et la SCAJ se sont mis d'accord sur une valeur de 1.6 m en configuration d'approche (*EWHA Eye-to-wheel height in approach configuration*) et qui correspond aux caractéristiques des aéronefs attendus à Bressaucourt.
- Marges de franchissement: la marge de franchissement souhaitée au seuil de piste 07 est de 6.0 m, selon les critères du tableau 5-2 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI.
- Hauteur de la lentille: la hauteur de la lentille admise dans les calculs est de 0.5 m.
- Altitude du seuil de piste: le seuil de piste 07 se trouve à une altitude de 564.64 m.
- Chiffre de code et type de piste: le chiffre de code est 1 avec une piste à vue.
- Profils: les profils en long et en travers sont ceux représentés aux plans n° 8530-01-02 et n° 8530-01-03 du 11 avril 2011.

b) Surface de protection des obstacles

Les plans n° 8530-01-01 du 3 mars 2011 et n° 8530-01-02 du 11 avril 2011 présentent la surface de protection contre les obstacles selon le tableau 5-3 de

l'annexe 14, vol. I de l'OACI.

Cette surface est positionnée 30 m derrière le seuil 07 et les caractéristiques géométriques (longueur, divergence) présentées sont exactes. Sa pente est de 2.95° ou 5.15%, soit légèrement supérieure à celle de la surface de limitation des obstacles du plan de la zone de sécurité (5.0%).

Le plan n° 8530-01-01 donne une première indication des percements de la surface de protection contre les obstacles, un constat par ailleurs documenté par l'OFAC dans sa lettre du 8 avril 2011 à l'attention de la SCAJ et suite à une inspection initiale sur les servitudes aéronautiques liées à la zone de sécurité. Ce même plan indique encore la surface de transition au sens du chapitre 4 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. Or la surface de protection contre les obstacles est une surface unique sans relation avec la zone de sécurité.

Vu que la pente de la surface d'approche est quasiment égale à la pente de la surface de protection contre les obstacles, il est impératif que cette zone soit en permanence franche d'obstacles.

Avant la mise en service, la SCAJ s'assurera que la surface de protection contre les obstacles de l'APAPI 07 n'est pas percée par des objets ou des arbres et prendra les mesures nécessaires pour y remédier. Tout percement impliquera des restrictions, voire la mise hors service de l'installation.

c) Examen du projet SCAJ et résultat OFAC

La pente de la droite M, utilisée pour définir la hauteur minimale des yeux du pilote au-dessus du seuil (MEHT) est de $3^\circ 49'$ (3.817°) ou 6.67%. Cette droite passe par un point situé à 7.6 m au-dessus du seuil 07 comme le montre l'esquisse n°1 annexée.

A une distance de 1.6 m en-dessous se trouve la droite de pente M, qui symbolise le parcours du train principal avec la marge de franchissement souhaitée de 6.0 m au seuil 07 (trait tillé sur l'esquisse n°1).

Après avoir effectué le calcul itératif, le résultat du positionnement de l'APAPI selon l'OFAC (102.86 m) diffère très peu de celui de la SCAJ (100.78 m) comme le montrent les esquisses n°1 et 2 annexées. La raison s'explique par la méthode utilisée pour calculer la position de l'APAPI selon le dévers, la SCAJ partant de l'unité la plus élevée alors que l'OFAC part d'un point moyen situé entre les deux unités A et B.

La SCAJ propose ensuite un positionnement arrondi à 105.00 m, une valeur qui peut être acceptée. Mathématiquement, cela correspond en approche à une différence de

30 cm par rapport au résultat de la SCAJ respectivement de 15 cm par rapport à celui de l'OFAC, une hauteur qui peut être compensée par l'ajustement des unités APAPI *in situ*.

En reprenant ces résultats, il est possible de vérifier la MEHT admise au début du processus. Le calcul non arrondi de l'OFAC entraîne un ajustement final des unités inférieur à la variante SCAJ. Pour la publication aéronautique, c'est la valeur cible qui fait foi dans l'attente du vol de contrôle et du résultat de la calibration en site.

APAPI 4.10°	\ominus	\ominus
Seuil en début de piste	4°06'	4.100°

Angles des unités APAPI	Deg Min	Degrés
Unité 1 = A (loin de la piste)	3°51'	3.850°
Unité 2 = B (près de la piste)	4°21'	4.350°

Obstacle protection surface	5.15%	2.950°
------------------------------------	-------	--------

Minimum Eye Height over THR	SCAJ	SCAJ ajusté	OFAC
Altitude de la fondation APAPI [m]	564.975	565.240	564.958
Hauteur de la lentille [m]	0.500		0.500
Angle (A - 2') [°]	3.817°	3.817°	3.817°
TAN (A - 2')	6.67%	6.67%	6.67%
Distance APAPI - seuil 07 [m]	105.00	105.00	102.86
Altitude du seuil 07 [m]	564.64	564.64	564.64
MEHT [m]	7.84	7.60	7.68

MEHT [m] = Altitude fondation APAPI + Hauteur lentille + (TAN (A - 2') · Distance D1) - Altitude seuil

Remarques:

SCAJ: Altitude moyenne de la fondation

SCAJ ajusté: Altitude lentille à ajuster afin que MEHT = 7.60 m (565.24 m)

Tableau 1 Positionnement de l'APAPI 07 selon la SCAJ et l'OFAC

d) Conclusion

La SCAJ est priée de s'assurer de l'absence de percements sur la totalité de la surface de protection des obstacles. Partant de ce postulat, la position du nouvel APAPI 07 se trouvera 105.00 m en aval du seuil 07, avec une altitude de la lentille à 565.24 m, qui peut être atteinte par ajustements de la fondation et des unités, afin que la MEHT soit égale à 7.60 m. L'homologation de l'APAPI 07 sera précédée d'un vol d'essai effectué par l'OFAC.

2.5.2 APAPI Piste 25

a) Paramètres de base

Pour le positionnement de l'APAPI 25, les paramètres de base suivants sont valables:

- Pente d'approche de l'indicateur: la pente d'approche est de 4.1°.
- Hauteur maximale œil-roues: lors des discussions qui ont précédé la soumission du projet, l'OFAC et la SCAJ se sont mis d'accord sur une valeur de

1.6 m en configuration d'approche (EWHA Eye-to-wheel height in approach configuration) et qui correspond aux caractéristiques des aéronefs attendus à Bressaucourt.

- Marges de franchissement: la marge de franchissement souhaitée au seuil de piste 25 est de 6.0 m, selon les critères du Tableau 5-2 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI.
- Hauteur de la lentille: la hauteur de la lentille admise dans les calculs est de 0.5 m.
- Altitude du seuil de piste: le seuil de piste 25 se trouve à une altitude de 567.44 m.
- Chiffre de code et type de piste: le chiffre de code est 1 avec une piste à vue.
- Profils: les profils en long et en travers sont ceux représentés aux plans n° 8530-01-02 et n° 8530-01-03 du 11 avril 2011.

b) Surface de protection des obstacles

Les plans n° 8530-01-01 du 3 mars 2011 et n° 8530-01-02 du 11 avril 2011 présentent la surface de protection contre les obstacles selon le Tableau 5-3 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI.

Cette surface est positionnée 30 m derrière le seuil 25 et les caractéristiques géométriques (longueur, divergence) présentées sont exactes. Sa pente est de 2.95° ou 5.15%, soit légèrement supérieure à celle de la surface de limitation des obstacles du plan de la zone de sécurité (5.0%).

Le plan n° 8530-01-01 donne une première indication des percements de la surface de protection contre les obstacles, un constat par ailleurs documenté par l'OFAC dans sa lettre du 8 avril 2011 à l'attention de la SCAJ et suite à une inspection initiale sur les servitudes aéronautiques liées au plan de la zone de sécurité. Ce même plan indique encore la surface de transition au sens du chapitre 4 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. Or la surface de protection contre les obstacles est une surface unique sans relation avec la zone de sécurité.

Vu que la pente de la surface d'approche est quasiment égale à la pente de la surface de protection contre les obstacles, il est impératif que cette zone soit en permanence franche d'obstacles.

Avant la mise en service, la SCAJ s'assurera que la surface de protection contre les obstacles de l'APAPI 25 n'est pas percée par des objets ou des arbres et prendra les mesures nécessaires pour y remédier. Tout percement impliquera des restrictions, voire la mise hors service de l'installation.

c) Examen du projet SCAJ et résultat OFAC

La pente de la droite M, utilisée pour définir la hauteur minimale des yeux du pilote au-dessus du seuil (MEHT) est de $3^{\circ}49'$ (3.817°) ou 6.67%. Cette droite passe par un point situé à 7.6 m au dessus du seuil 25 comme le montre l'esquisse n°3 annexée.

A une distance de 1.6 m en-dessous se trouve la droite de pente M, qui symbolise le parcours du train principal avec la marge de franchissement souhaitée de 6.0 m au seuil 25 (trait tillé sur l'esquisse n°3).

Après avoir effectué le calcul itératif, le résultat du positionnement de l'APAPI selon l'OFAC (90.53 m) diffère très peu de celui de la SCAJ (89.80 m) comme le montrent les esquisses n°3 et 4 annexées. La raison s'explique par la méthode utilisée pour positionner l'APAPI selon le dévers, la SCAJ partant de l'unité la plus élevée alors que dans les calculs OFAC d'un point moyen situé entre les deux unités A et B.

La SCAJ propose ensuite un positionnement arrondi à 95.00 m, une valeur qui peut être acceptée. Mathématiquement, cela correspond en approche à une différence de 37 cm par rapport au résultat de la SCAJ respectivement de 32 cm par rapport à celui de l'OFAC, une valeur qui peut être compensée par l'ajustement des unités APAPI *in situ*.

En reprenant ces résultats, il est possible de vérifier la MEHT admise au début du processus. Le calcul non arrondi de l'OFAC entraîne un ajustement final des unités inférieur à la variante SCAJ. Pour la publication aéronautique, c'est la valeur cible qui fait foi dans l'attente du vol de contrôle et du résultat de la calibration en site.

APAPI 4.10°	\ominus	\ominus
Seuil en début de piste	4°06'	4.100°

Angles des unités APAPI	Deg Min	Degrés
Unité 1 = A (loin de la piste)	3°51'	3.850°
Unité 2 = B (près de la piste)	4°21'	4.350°

Obstacle protection surface	5.15%	2.950°
------------------------------------	-------	--------

Minimum Eye Height over THR	SCAJ	SCAJ ajusté	OFAC
Altitude de la fondation APAPI [m]	568.490	568.700	568.463
Hauteur de la lentille [m]	0.500		0.500
Angle (A - 2') [°]	3.817°	3.817°	3.817°
TAN (A - 2')	6.67%	6.67%	6.67%
Distance APAPI - seuil 25 [m]	95.00	95.00	90.53
Altitude du seuil 25 [m]	567.44	567.44	567.44
MEHT [m]	7.89	7.60	7.56

MEHT [m] = Altitude fondation APAPI + Hauteur lentille + (TAN (A - 2') · Distance D1) - Altitude seuil

Remarques:

SCAJ: Altitude moyenne de la fondation

SCAJ: Altitude lentille à ajuster afin que MEHT = 7.60 m (568.70 m)

Tableau 2 Positionnement de l'APAPI 25 selon la SCAJ et l'OFAC

d) Conclusion

La SCAJ est priée de s'assurer de l'absence de percements sur la totalité de la surface de protection des obstacles. Partant de ce postulat, la position du nouvel APAPI 25 se trouvera 95.00 m en aval du seuil 25, avec une altitude de la lentille à 568.70 m, qui peut être atteinte par ajustements de la fondation et des unités, afin que la MEHT soit égale à 7.60 m. L'homologation de l'APAPI 25 sera précédée d'un vol d'essai effectué par l'OFAC.

2.5.3 Chantier et restrictions temporaires

Du moment que l'aéroport n'a pas encore été mis en service, l'exploitant est libre d'organiser la gestion du chantier pour l'installation des APAPI. Avec la mise en service de l'aéroport, l'exploitant devra s'assurer que les travaux se déroulent hors des heures d'ouverture, afin que les personnes et les véhicules puissent accéder au chantier respectivement à la bande de piste. Si les travaux devaient, pour une raison ou pour une autre, se dérouler durant les heures d'ouverture, alors l'aéroport sera fermé.

En outre, dans le cas où l'aéroport pourrait être mis en service avant l'homologation des APAPI, le DETEC peut imposer des restrictions opérationnelles et temporaires par l'entremise de l'OFAC.

2.5.4 Publications aéronautiques

Les publications prévues pour la mise en service de l'aéroport de Bressaucourt ont déjà intégré les APAPI 07 et 25 avec une MEHT de 7.60 m.

Après la mise en service définitive de l'aéroport de Bressaucourt, lors de la construction des APAPI et avant leur homologation, l'exploitant publiera un NOTAM informant de l'indisponibilité des aides visuelles (envoi à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch)) au plus tard trois jours ouvrables avant la date de validité souhaitée.

Toutes les perturbations liées au chantier (par exemple la fermeture de l'aéroport) seront également annoncées par NOTAM.

2.5.5 Documentation du projet

En de multiples endroits du rapport technique figure le mot « PAPI » en lieu et place de « APAPI », d'autre part le *location indicator* OACI LSGJ n'est pas celui de Bressaucourt (LSZQ). La SCAJ s'assurera de l'actualisation de la documentation du projet, avant de la retransmettre à l'OFAC au plus tard un mois après la mise en

service de l'installation.

2.5.6 Constatations diverses

Une fois l'installation terminée et prête à être mise en service, la SCAJ en informera l'OFAC. L'office procédera ensuite à l'homologation par le biais d'un vol de contrôle.

2.6 *Autres exigences*

L'OFAC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

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

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

2.7 *Retrait de l'effet suspensif*

Compte tenu de l'imminence de l'ouverture de l'aéroport de Bressaucourt, du nécessaire respect des standards de sécurité et des caractéristiques opérationnelles ne souffrant aucun retard dans leur mise en œuvre, l'effet suspensif d'un éventuel recours contre la présente décision doit être levé.

2.8 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Il n'est fait état d'aucune objection au projet ni d'aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des

plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des frais

Les frais relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

Les frais liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

C. Décision

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

vu la demande du 19 avril 2011 de la Société Coopérative Aéroport du Jura,

décide l'approbation des plans en vue de l'installation de deux systèmes APAPI.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise la SCAJ, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux en vue de procéder aux aménagements tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC et constitué des plans suivants :

- Plan Implantation du APAPI et surface de protection contre les obstacles du 3 mars 2011, n° 8530-01-01 échelle: 1:15'000;
- Plan Implantation du APAPI du 7 mars 2011, n° 8530-01-02 échelle: 1:1'000;
- Plan Implantation du APAPI du 11 avril 2011, n° 8530-01-03 échelle: 1:1'000.

2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

- Avant la mise en service, la SCAJ devra s'assurer que la surface de protection contre les obstacles de l'APAPI 07 n'est pas percée par des objets ou des arbres et prendra les mesures nécessaires pour y remédier.
- La position du nouvel APAPI 07 se trouvera 105.00 m en aval du seuil 07, avec une altitude de la lentille à 565.24 m, qui peut être atteinte par ajustements de la fondation et des unités, afin que la MEHT soit égale à 7.60 m.
- L'homologation de l'APAPI 07 sera précédée d'un vol d'essai effectué par l'OFAC.
- Avant la mise en service, la SCAJ devra s'assurer que la surface de protection contre les obstacles de l'APAPI 25 n'est pas percée par des objets ou des arbres et prendra les mesures nécessaires pour y remédier.
- La position du nouvel APAPI 25 se trouvera 95.00 m en aval du seuil 25, avec une altitude de la lentille à 568.70 m, qui peut être atteinte par ajustements de la fondation et des unités, afin que la MEHT soit égale à 7.60 m.
- L'homologation de l'APAPI 25 sera précédée d'un vol d'essai effectué par

l'OFAC.

- Si les travaux devaient, pour une raison ou pour une autre, se dérouler durant les heures d'ouverture, alors l'aéroport sera fermé.
- Dans le cas où l'aéroport pourrait être mis en service avant l'homologation des APAPI, l'OFAC se réserve la possibilité d'imposer des restrictions opérationnelles et temporaires.
- Lors de la construction de l'installation et avant son homologation, l'exploitant publiera un NOTAM informant de l'indisponibilité des aides visuelles (envoi à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) au plus tard trois jours ouvrables avant la date de validité souhaitée.
- Toutes les perturbations liées au chantier (par exemple la fermeture de l'aéroport) seront également annoncées par NOTAM.
- La SCAJ s'assurera de l'actualisation de la documentation du projet, avant de la retransmettre à l'OFAC, au plus tard un mois après la mise en service de l'installation.

2.2 *Autres exigences*

- La police des constructions du canton du Jura devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

2.3 *Retrait de l'effet suspensif*

- La présente décision entre immédiatement en force. L'effet suspensif d'un éventuel recours est retiré.

3. **Des frais**

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

Les frais liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. **De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Société Coopérative Aéroport du Jura, Case postale 86, 2905 Courtedoux avec plans (et annexes)

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont
- République et Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont

DETEC Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Le Secrétaire général suppléant

sig. André Schrade

Annexes: Esquisses OFAC n°1 à 4 « *Examen OFAC du positionnement des APAPI 07 et 25 selon le dossier SCAJ d'avril 2011* » du 26 avril 2011

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 3000 Berne 14. Le délai de recours 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 rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.