



3003 Berne, le 30 mai 2005

---

# **AÉRODROME RÉGIONAL DE BRESSAUCOURT**

## **Approbation du plan de la zone de sécurité**

---

# 1 ÉTAT DE FAIT

---

## 1.1 Demande

Le 31 juillet 2003, la Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ) a déposé une demande de concession d'exploitation, d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans pour la création d'un aérodrome régional à Bressaucourt, auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Parmi les documents figure un projet de plan de la zone de sécurité qui fixe l'étendue territoriale et la nature des restrictions apportées à la propriété en faveur d'un aérodrome public, au sens de l'art. 42, al. 3 de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0).

## 1.2 Auditions

Le 9 septembre 2003, la demande de concession d'exploitation, la demande d'approbation du règlement d'exploitation et la demande d'approbation des plans ont été mises à l'enquête publique dans la Feuille fédérale et le 10 septembre 2003, dans le Journal officiel de la République et Canton du Jura.

L'approbation du plan de la zone de sécurité ne relève pas des procédures ci-dessus. Par souci de coordination, ce plan a néanmoins été mis à l'enquête publique par le futur exploitant de l'aérodrome, simultanément et en parallèle à ces mêmes procédures dans les communes concernées, à savoir Bressaucourt, Chevenez et Courtedoux.

La SCAJ a publié la demande le 10 septembre 2003 dans le Journal officiel de la République et Canton du Jura. Le dossier a pu être consulté auprès des secrétariats communaux des trois communes concernées pendant une durée de 30 jours, soit jusqu'au 10 octobre 2003.

Dans le cadre de ces auditions, trois oppositions ont été formulées par des tiers.

Dans le courant du mois de juin 2004, le canton du Jura, par son Service de l'aménagement du territoire (SAT-JU), a organisé une séance de conciliation entre la SCAJ et chaque opposant, en présence de l'OFAC.

Le 22 septembre 2004, le SAT-JU a transmis formellement le résultat des séances de conciliation à l'OFAC en demandant que le DETEC rende une décision sur le plan de la zone de sécurité.

## 2 CONSIDÉRATIONS

---

### 2.1 Forme

#### 2.1.1 Autorité compétente

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

L'objet de la demande vise l'approbation du plan de la zone de sécurité pour un aérodrome régional. Dès lors, la procédure d'approbation concernant les plans de la zone de sécurité selon les art. 41 et ss. de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), de même que les dispositions de l'OSIA (art. 71 à 73), sont applicables.

Selon l'art. 73, al. 4, OSIA, l'autorité chargée de l'approbation des plans de la zone de sécurité est le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

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

#### 2.1.2 Procédure applicable

En application de l'art. 42, LA, le Conseil fédéral a pris des dispositions concernant le plan de la zone de sécurité aux art. 71 et ss., OSIA. Selon l'art. 71, al. 2, OSIA, le plan de la zone de sécurité est établi, pour un aéroport, par son exploitant et le plan indiquera les restrictions de la propriété en surface et en hauteur (art. 72, OSIA).

En vertu de l'art. 43, LA et de l'art. 73, al. 1, OSIA, le plan de la zone de sécurité doit être mis à l'enquête dans les communes avec un délai d'opposition de 30 jours.

S'il est formé opposition et qu'aucune entente ne soit possible, l'autorité cantonale compétente transmet l'opposition à l'office (art. 43, al. 2, LA).

Le département statue sur les oppositions et approuve les plans de zone soumis par l'exploitant d'aérodrome (art. 43, al. 3, LA). Après avoir été approuvé, le plan de zone acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43, al. 4, LA).

***Par conséquent, le DETEC considère que la demande de la SCAJ du 31 juillet 2003, doit être soumise à la procédure d'approbation du plan de la zone de sécurité selon l'art. 43, LA.***

## **2.2 Fond**

### **2.2.1 Contenu**

L'exploitant de l'aérodrome (SCAJ) a déposé le plan de zone publiquement dans les communes avec un délai d'opposition de 30 jours.

Trois oppositions ont été formulées par des tiers à l'encontre du projet. Le canton du Jura a invité tous les opposants, séparément, à une séance de conciliation. A l'issue de ces séances, deux oppositions ont été retirées.

Le troisième opposant, M. G., n'a pas retiré son opposition; celle-ci a été transmise à l'OFAC.

### **2.2.2 Prise de position du DETEC en tant qu'autorité compétente**

#### **2.2.2.1 Préambule**

Il s'agit d'examiner si l'opposition maintenue est fondée et si, dans sa forme actuelle, le plan de la zone de sécurité peut être approuvé.

Le caractère d'installation publique de l'aérodrome de Bressaucourt est démontré aux termes de la décision d'octroi de la concession d'exploitation, datée de ce jour. En vertu de l'art. 71, OSIA, une zone de sécurité doit être établie pour chaque aéroport (aérodrome ouvert à l'aviation publique).

#### **2.2.2.2 Validité du plan de la zone de sécurité**

Les services spécialisés de l'OFAC ont examiné le projet de plan de la zone de sécurité avant la mise à l'enquête publique. Ils ont conclu au respect des normes en la matière promulguées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

#### **2.2.2.3 Aménagement du territoire local**

Le plan de la zone de sécurité concerne les communes de Bressaucourt, Chevenez et Courtedoux. Les plans d'aménagement locaux ont été approuvés par le Service de l'aménagement du territoire le 30.7.1982 pour Bressaucourt, le 6.8.1986 pour Chevenez et le 2.5.1996 pour Courtedoux.

Le plan de la zone de sécurité ne concerne que des terrains affectés à la zone agricole. Aucun des règlements communaux sur les constructions des communes concernées ne prévoit de restrictions en hauteur de la zone agricole.

Sur la commune de Bressaucourt, un remaniement parcellaire est en cours de réalisation.

#### 2.2.2.4 *Appréciation du plan de la zone de sécurité*

L'OSIA prévoit qu'un plan de la zone de sécurité doit être établi pour chaque aéroport. Le plan désigne, aux abords de l'installation, les territoires liés par des restrictions de la propriété en surface et en hauteur, dans le but de garantir une exploitation aéronautique libre d'obstacles.

Là où des obstacles existants traverseraient une surface déterminante de limitation d'obstacles, le plan détermine les obstacles qui peuvent rester et ceux qui doivent être supprimés.

Au contraire d'un cadastre de limitation d'obstacles, le plan de la zone de sécurité suit une procédure formelle. A l'issue de son approbation, ce plan lie formellement les propriétaires fonciers concernés.

Le plan de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Bressaucourt déposé indique les surfaces suivantes:

- les surfaces de transition latérales
- les surfaces d'approche et de décollage (est et ouest)

Il a été décidé de ne pas créer une zone dite II, circulaire autour de l'aérodrome, à une hauteur de 45 m sur sol. En effet, elle ne se serait déployée que sur des surfaces non construites. Or l'art. 63, al. 1, ch. b, OSIA, stipule que tout ouvrage doit être annoncé s'il atteint une surface de 25 m sur sol ou plus dans les zones non construites. Cette zone II est donc inutile du point de vue des obstacles car moins restrictive que la législation en vigueur en n'importe quel lieu du territoire national. La zone II n'apporterait pas de restrictions supplémentaires.

Les *surfaces de transition latérales* se situent parallèlement à la piste et présentent une pente maximale de 20%. Ce pourcentage a été choisi afin de réduire le plus possible les incidences sur les parcelles concernées, dans le cadre imposé par les normes internationales.

Les *surfaces d'approche et de décollage* sont déterminées avec une pente de 5% à chaque extrémité de la piste, côtés est et ouest.

Aucune construction ni installation ne traverse actuellement les surfaces déterminantes de la limitation d'obstacles.

### 2.2.3 **Oppositions**

Trois oppositions ont été déposées contre le plan de la zone de sécurité lors de la mise à l'enquête publique.

A l'issue des séances de conciliation organisées par le canton du Jura, les deux oppositions suivantes ont été retirées:

- X.,
- Y..

L'opposition de la personne mentionnée ci-après a été maintenue:

- M. G..

#### 2.2.3.1 *Opposant*

M. G. a participé à la procédure d'opposition dans le délai légal. Par conséquent, pour autant que cet intervenant puisse être considéré comme partie au sens de l'article 6 de la LF sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), il pourra 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.

Par conséquent, seule l'opposition émanant de Monsieur G. de Bressaucourt sera traitée. La présente décision lui sera notifiée.

#### 2.2.3.2 *Motifs invoqués par l'opposant*

Selon M. G., le remaniement parcellaire étant en cours et la répartition des terres n'étant pas encore définitive, il est inadmissible de déposer un plan de la zone de sécurité sans que l'on puisse savoir si, en tant que propriétaire, on est concerné par le plan.

M. G. est propriétaire de la parcelle 10XX du ban de la commune de Bressaucourt, située au sud-ouest du village de Bressaucourt. Sa parcelle est affectée à la zone agricole et, de ce fait, est incluse dans le périmètre du remaniement parcellaire. M. G. a revendiqué le maintien de sa parcelle là où elle se trouve actuellement; il n'exclut toutefois pas qu'un bien-fonds lui soit attribué dans le périmètre de la zone de sécurité.

#### 2.2.3.3 *Examen de la qualité de partie et des griefs par l'autorité et résultats*

La localisation actuelle de la parcelle de M. G. ne se situe pas dans le périmètre du plan de la zone de sécurité. Il existe une infime chance qu'à l'issue du remaniement parcellaire, la parcelle soit concernée par la zone de sécurité.

La qualité de partie dans la présente procédure d'approbation du plan de sécurité doit être déniée à l'opposant. En effet, elle ne saurait être reconnue à quiconque suppose qu'un nouveau bien-fonds situé dans une zone concernée par une restriction à la propriété pourrait lui échoir au terme d'un remaniement parcellaire.

Dans l'hypothèse, au demeurant peu vraisemblable, selon laquelle l'opposant verrait ses craintes se réaliser, c'est-à-dire au cas où le remaniement parcellaire le rendrait

propriétaire d'une parcelle située dans le périmètre de la zone de sécurité, il pourrait, en se fondant sur l'application de l'art. 44, LA, faire valoir ses prétentions en indemnités auprès de l'exploitant de l'aérodrome. Pour ce faire, il disposerait d'un délai de cinq ans suivant la publication du plan de zone.

Quoiqu'il en soit, il faut rappeler que toutes les parcelles touchées par le plan de la zone de sécurité sont affectées à la zone agricole. Or le plan de la zone de sécurité impose des restrictions d'usage du sol à un propriétaire foncier; il amène une servitude supplémentaire de hauteur de construction pour les biens-fonds concernés. Les possibilités de construire dans la zone agricole sont régies par l'art. 24 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) et sont extrêmement restreintes.

Dès lors, vu les fortes contraintes à la construction frappant la parcelle de M. G., du fait de l'aménagement de la commune, les contraintes supplémentaires induites par le plan de la zone de sécurité sont sans objet.

Après avoir analysé les griefs exprimés par l'opposant, l'autorité conclut que l'opposition est à la fois irrecevable et non fondée.

#### **2.2.4 Conclusion**

Au terme de son examen, le DETEC estime que les besoins de l'exploitation aéronautique et les caractéristiques actuelles liées à l'aménagement du territoire et aux constructions ont été prises en compte. Il conclut que le plan déposé constitue une solution appropriée et qu'il est conforme aux normes.

Le plan de la zone de sécurité est approuvé sans modification.

#### **2.2.5 Frais**

En application de l'art. 5 de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA; RS 748.112.11), la présente décision d'approbation du plan de la zone de sécurité est assujettie à une taxe de CHF 2'000.--.

#### **2.2.6 Délégation de signature**

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

### 3 DÉCISION

---

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

se fondant sur la mise à l'enquête publique du plan de la zone de sécurité en septembre/octobre 2003,

vu les art. 41 et ss. de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0), ainsi que les dispositions déterminantes de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1),

***décide:***

1. Le plan de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Bressaucourt est approuvé (document de référence: plan de la zone de sécurité, 1:5000, n° 8077/30 du 31.07.2003).
2. L'exploitant de l'aérodrome régional est responsable de la publication du plan de la zone de sécurité approuvé dans l'organe officiel du canton en application de l'art. 73, al. 5, OSIA. La publication doit être effectuée dans les deux mois après l'entrée en force de la décision.
3. L'opposition contre le plan de la zone de sécurité est rejetée conformément aux considérations.
4. La taxe de CHF 2'000.--, liée à la présente décision, est à la charge du requérant.

**Voie de droit**

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



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

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

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

André Schrade

## **La présente décision est notifiée à :**

- Société Coopérative Aérodrome du Jura, Case postale 86, 2905 Courtedoux
- M. G., 2904 Bressaucourt

## **Elle est communiquée à :**

- Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne
- République et canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire du canton du Jura, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont
- Commune de Bressaucourt, Bureau communal, 2904 Bressaucourt
- Commune de Chevenez, Bureau communal, 2906 Chevenez
- Commune de Courtedoux, Bureau communal, 2905 Courtedoux
- X., 2904 Bressaucourt
- Y., 2906 Chevenez