



3003 Berne, le 2 juin 2015

Aéroport de Bressaucourt

Approbation des plans

Construction d'un parking en dur pour avions et d'un revêtement hydro-carboné en complément de l'actuelle surface de stationnement

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 29 octobre 2014, la Société Coopérative Aérodrome du Jura (SCAJ) a déposé une demande d'approbation des plans pour la construction d'un parking en dur pour avions et la pose d'un revêtement hydrocarboné en complément de l'actuelle surface de stationnement auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1.2 Description du projet

Le projet consiste en la construction d'un parking pour avions en revêtement bitumeux d'une surface d'environ 6 175 m² (longueur : 95 m ; largeur : 65 m). Il y est prévu une capacité d'accueil de douze places pour des avions d'une envergure de 11 mètres ou de neuf places pour des avions d'une envergure de 15 mètres.

De même, il est également prévu la pose d'un revêtement hydrocarboné d'une surface d'environ 210 m² (longueur : 30 m ; largeur : 7 m) en complément de l'actuelle surface de stationnement devant le bâtiment administratif.

1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par la requérante comme permettant d'accueillir des avions de toutes tailles jusqu'à un poids maximal au décollage (MTOW) de 5 700 kg en toute sécurité 365 jours par an, et ce indépendamment des conditions météorologiques. Grâce au marquage individuel au sol, il permet aux pilotes de stationner leur avion sans aide de marshaller. En outre, le revêtement en dur permet également de protéger les avions des projections de pierres ou autres obstacles inhérents à l'utilisation d'un parking en herbe.

Enfin, le choix de dimensionner le parcage principalement pour des avions de 11 mètres et alternativement pour des avions de 15 mètres se justifie par l'expérience des trois premières années d'exploitation de l'aérodrome. En effet, la majeure partie des avions qui fréquentent l'aérodrome est du type Cessna 150, 172 ou 182, Piper J3, Piper Pa-28 ou Robin DR 400, à savoir des appareils dont l'envergure est inférieure à 11 mètres. Le marquage alternatif de places pour avions de 15 mètres d'envergure s'inscrit dans la volonté de pouvoir accueillir à l'avenir des avions de plus grande taille en toute sécurité et de pouvoir ainsi adapter l'offre de parcage à la demande.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 29 octobre 2014 sont les suivants :

- Lettre de demande de la requérante du 29 octobre 2014 ;
- Dossier de demande d'approbation des plans composé des éléments suivants :
 - Dossier « final », Construction d'un parking « Ouest » en dur d'une capacité d'une douzaine de places à l'ouest des hangars existants, 29.10.2014 ;
 - Dossier « final », Pose d'un revêtement hydrocarboné sur une petite surface complémentaire au parking existant devant le bâtiment administratif, 29.10.2014 ;
 - Extrait du plan de situation approuvé par le DETEC le 31 mai 2005 et détaillant l'emplacement des hangars projetés à l'origine ;
 - Lettre de Swissboogie, Périmètre pour atterrissages des parachutistes à Bressaucourt, 15.09.2014 ;
 - Extrait du registre foncier ;
 - Formulaire de demande de permis de construire / République et Canton du Jura ;
 - Matrice d'identification des impacts sur l'environnement ;
 - Notice d'impact sur l'environnement d'août 2014 réalisé par le bureau BIOTECH SA ;
 - Plan N° 4714-PG26C, Parking Ouest avec revêtement hydrocarboné, plan de situation, échelle 1:1000 et plan de détails, échelle 1:100, 09.09.2014.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effet significatif 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'OFAC pour le compte du DETEC.

Le 4 novembre 2014, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

Le même jour, la République et Canton du Jura, soit pour elle le Service du développement territorial (SDT), a été appelée à se prononcer. Le SDT a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux concernés. La demande d'approbation des plans a été publiée dans le Journal Officiel n° 42 du 19 novembre 2014 de la République et Canton du Jura et le dossier

mis à l'enquête publique pendant 30 jours. La commune mixte de Fontenais l'a également tenu à disposition du 19 novembre au 19 décembre 2014.

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, l'OFAC a reçu les oppositions au projet suivantes :

- Opposition de l'Association A., du 12 décembre 2014 ;
- Opposition de la Commune B., du 15 décembre 2014 ;
- Opposition de C. et D., du 17 décembre 2014 ;
- Opposition de l'Association E., du 18 décembre 2014.

Les opposants ont principalement fait part de leurs fortes inquiétudes de voir augmenter les nuisances sonores qu'ils subissent déjà. Les griefs et conclusions des opposants seront traités en détails dans la partie « B.2.10 Détermination du DETEC sur les oppositions » ci-dessous.

2.3 *Réponse du requérant sur les oppositions*

Sur requête de l'OFAC, la requérante s'est déterminée sur les oppositions en date du 15 janvier 2015.

2.4 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Service interne de l'OFAC, examen aéronautique du 30 janvier 2015 ;
- Service du développement territorial (SDT) de la République et Canton du Jura, préavis de synthèse du 4 février 2015 comprenant les rapports suivants :
 - Rapport technique ;
 - Rapport environnemental ;
- OFEV, prise de position du 9 mars 2015.

2.5 *Observations finales*

Le 31 mars 2015, l'OFAC a invité toutes les parties à prendre position jusqu'au 7 mai 2015 sur les nouvelles pièces du dossier de nature à influencer la décision sur le fond.

Ainsi, les pièces suivantes ont été adressées à la requérante :

- Les prises de position listées au point A.2.4 ci-dessus ;

Les pièces suivantes ont été adressées aux opposants :

- La détermination de la requérante du 15 janvier 2015 sur les oppositions ;

- Les prises de position listées au point A.2.4 ci-dessus.

L'OFAC a reçu les observations finales suivantes :

- Observations finales de C. et D., par courrier électronique du 5 mai 2015 ;
- Observations finales de la Commune B., représentée par Maître F., par lettre recommandée du 5 mai 2015.

L'instruction du dossier s'est achevée le 7 mai 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA ; RS 748.0, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Selon l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. Enfin, l'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports.

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Bressaucourt est un aéroport (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA) et la présente demande tend à autoriser la construction d'un parking en dur pour avions et d'un revêtement hydrocarboné en complément de l'actuelle surface de stationnement, qui sont des installations d'aéroport. En effet, ce projet permettra d'améliorer le stationnement des avions. L'instruction est ainsi 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'aéroport.

La procédure ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Elle est à appliquer lorsque le projet en cause a un certain impact sur l'environnement au sens de l'art. 37i al. 1 let. b LA, ce qui est notamment le cas lorsqu'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) est nécessaire.

Aux termes de l'art. 10a de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une EIE, les installations susceptibles d'affecter

sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), « la modification d'une installation mentionnée dans l'annexe de l'ordonnance précitée est soumise à une EIE si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation ».

Dans le cas d'espèce, la construction d'un parking en dur pour avion et d'un revêtement hydrocarboné en complément de l'actuelle surface de stationnement n'est pas susceptible d'affecter sensiblement l'environnement au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne puisse être garanti. En effet, les travaux envisagés s'inscrivent dans le cadre d'une optimisation de l'aéroport sans pour autant entraîner une modification notable du mode d'exploitation de l'installation. Partant, il n'y a pas lieu de soumettre le projet à une EIE.

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

1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, l'usage et les modalités d'exploitation du parking en dur pour avions et le revêtement prévu en complément de l'actuelle surface de stationnement ont été examinés par les autorités compétentes. Il apparaît que son exploitation est possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Partant, aucune procédure de modification du règlement d'exploitation n'est à prévoir.

1.4 *Recevabilité des oppositions*

Aux termes de l'art. 37f al. 1 LA, quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête.

Selon l'art. 6 PA, ont qualité de parties les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisation ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision. Disposent d'un moyen de droit les personnes qui ont la qualité pour recourir. A cet égard, l'art. 48 al. 1 PA précise que, a qualité pour recourir quiconque : a) a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure ou a été privé de la possibilité de le faire; b) est spécialement atteint par la décision attaquée, et c) a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. L'al. 2 de l'art. 48 PA ajoute que a également qualité pour recourir toute personne, organisation ou autorité qu'une autre loi fédérale autorise à recourir.

En ce qui concerne la qualité pour recourir des associations, la jurisprudence¹ précise que lorsque le recours est formé par une association qui ne peut se prévaloir d'un droit de recours fondé sur une disposition spécifique du droit fédéral (cf. art. 48 al. 2 PA), sa qualité pour recourir doit être analysée sur la base de l'art. 48 al. 1 PA. Elle doit alors démontrer l'existence d'un intérêt suffisant à ce que l'acte attaqué soit annulé ou modifié, le seul intérêt public à une application correcte du droit objectif ne suffisant pas. Elle ne peut se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statutaire idéal (cf. Benoît Bovay, Procédure administrative, Berne 2000, p. 361). Sans être elle-même touchée par la décision entreprise, une association peut toutefois être admise à agir pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense des intérêts dignes de protection de ses membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel (recours dit corporatif ou égoïste). Elle ne peut prendre fait et cause pour l'un de ses membres ou pour une minorité d'entre eux.

Concernant les communes, ces dernières font valoir leurs droits par voie d'opposition, comme le prescrit l'art. 37f al. 3 LA.

Pour le surplus, la recevabilité des oppositions doit être également analysée au regard de l'art. 21 PA qui prévoit entre autres que les écrits sont remis à l'autorité ou, à son adresse, à un bureau de poste suisse ou à une représentation diplomatique ou consulaire suisse le dernier jour du délai au plus tard.

Au vu de ces explications, il convient de contrôler la qualité de partie des différents opposants.

¹ Arrêt du Tribunal administratif fédéral du 20 octobre 2008 A-3755/2008, ATF 133 V 239, consid. 6.3 ss et références citées.

1.4.1 Commune B.

La Commune B. a déposé une opposition sur la base de l'art. 37f al. 3 LA. Adressée à l'OFAC par courrier recommandé du 15 décembre 2014, soit dans le délai légal, elle est recevable.

1.4.2 C. et D.

C. et D. vivent dans le village de Chevenez qui se situe à proximité de l'aérodrome. Leurs droits ou obligations pourraient ainsi être touchés par la décision à prendre au vu des griefs qu'ils invoquent, notamment une augmentation des nuisances sonores : leur qualité de partie est ainsi admise. De plus, leur opposition a été adressée à l'OFAC par courrier recommandé le 17 décembre 2014, soit dans le délai légal. Partant, leur opposition est recevable.

1.4.3 Association A.

L'Association A. est une association dont les intérêts, en l'occurrence veiller à la protection contre les nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aérodrome de Bressaucourt, sont communs à un grand nombre de ses membres, majoritairement habitants du village de Chevenez. Ils auraient ainsi également qualité pour s'en prévaloir à titre individuel. La qualité de partie de l'association lui est ainsi reconnue. De plus, son opposition a été adressée à l'OFAC le 12 décembre 2014 par courrier recommandé, soit dans le délai légal. Partant, son opposition est recevable.

1.4.4 Association E.

En application de l'art. 48 al. 2 PA précité, l'art. 55 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) aménage le droit de recours pour certaines organisations de protection de l'environnement. Conformément à l'art. 55 al. 3 LPE, la liste de ces organisations figure dans l'ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO ; RS 814.076) qui mentionne expressément l'association faîtière. L'autorité de céans précise que l'Association E. est une entité juridique indépendante, tel que cela ressort des statuts de l'association faîtière. L'opposition a été adressée à l'OFAC le 18 décembre 2014 par courrier recommandé, soit dans le délai légal. Partant, son opposition est recevable.

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, le projet permet d'améliorer le stationnement des avions.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

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 nouvelles demandes liées à l'installation, à l'instar de la présente procédure, peuvent se dérouler.

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

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a effectué un examen aéronautique en date du 30 janvier 2015 dans lequel il a formulé certaines exigences. Le 31 mars 2015, ces exigences ont été transmises à la requérante, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

2.5.1 Remarque préliminaire sur l'aéronef critique

L'examen aéronautique effectué par l'OFAC prend comme avion de référence un appareil correspondant à la lettre de code A (envergure < 15 m, largeur hors tout du train principal < 4.5 m) selon les spécifications de l'OACI. Il est possible de diminuer certaines distances de sécurité lorsqu'une partie des nouvelles positions est utilisée par des avions plus petits.

2.5.2 Portance de la chaussée

A priori et sans connaître les caractéristiques du sous-sol, l'emplacement prévu pour l'aire de trafic semble adéquat. La superstructure sera séparée du sous-sol par un géotextile qui empêche autant que possible le mélange des deux couches. Le dossier remis ne permet en revanche pas de déterminer la méthode utilisée pour aboutir à une épaisseur cumulée du revêtement et de la couche porteuse de 10 cm censés supporter la charge attendue. Selon les indications du plan, une portance de 80 MN/m² est assurée. Attendu qu'aucun aéronef de plus de 5.7 t n'atterrira à Bressaucourt, il n'est pas nécessaire de recourir à l'une des méthodes prescrites par l'OACI pour déterminer la portance de la chaussée. Celle-ci peut être déterminée sur la base des données empiriques récoltées à ce jour (p. ex. en se référant aux surfaces existantes de l'aérodrome de Bressaucourt) ou au moyen d'autres méthodes.

Une fois le chantier terminé, une mesure de la portance devra être effectuée afin de valider les valeurs théoriques.

2.5.3 Pentés de l'aire de trafic

L'aire de trafic projetée présente une pente longitudinale constante de 1% mesurée depuis la voie de circulation en direction du nord. Cette valeur est conforme à ce qu'exige le paragraphe 3.13.5 de l'Annexe 14, Vol. I pour les postes de stationnement. Compte tenu des courbes de niveau représentées sur le plan, les pentes transversales le long des profils indiqués devraient être minimales.

n'excédant pas 15 m et G1 à G12 les postes destinés aux aéronefs de plus petite taille, soit ceux d'une envergure n'excédant pas 11 m. Le marquage devra être adapté en conséquence.

Conformément aux plans, les marques des axes de voie de circulation et voies d'accès aux postes de stationnement seront de couleur jaune et mesureront au moins 15 cm de large (voir paragraphe 5.2.8.10 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI).

Chaque poste de stationnement sera doté des marques réglementaires. Ces marques peuvent se composer de lettres et/ou de chiffres (voir paragraphe 5.2.13.4 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI) et sont à incorporer en bonne et due forme au centre de la ligne d'entrée.

Dimensions	A	B	C	D	E
	2,0 m	2,5 m	Acc. to character width	0,1 m	1,0 m
	4,0 m	5,0 m	Acc. to character width	0,1 m	2,0 m

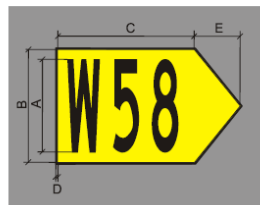


Figure 2 Extrait du manuel de l'ACI Apron Markings and Signs Handbook

Vu la taille des aéronefs présents à Bressaucourt, il convient d'opter pour les dimensions les plus petites. Ainsi les inscriptions mesureront 1 m de hauteur (valeur A ci-dessus), ce qui est adapté aux conditions locales et aux types d'aéronefs desservant Bressaucourt.

Une ligne d'arrêt (*stop line*) indiquera au pilote l'endroit où arrêter son appareil de sorte que la roulette de nez soit positionnée sur cette marque et que l'aéronef n'empiète pas sur la voie d'accès au poste de stationnement, ni sur la voie de circulation. La ligne d'arrêt mesurera 3 m de long et sera accompagnée de l'inscription « STOP » dont les caractères mesureront 1 m de haut.

Les postes de stationnement et plus généralement l'aire de trafic se distingueront des voies d'accès et de la voie de circulation adjacentes par une ligne de sécurité de poste de stationnement de couleur rouge (*aircraft stand safety line*).

Les rayons des sections courbes des lignes d'entrée devront être construits sur le même modèle que les accès actuels aux voies de circulation.

Un plan de marquage mis à jour devra être soumis à l'OFAC pour examen et validation au moins quatre semaines avant le début des travaux.

2.5.7 Drainage

Le drainage doit pouvoir s'effectuer rapidement. L'infiltration dans les espaces verts n'est soumise à aucune exigence aéronautique.

S'il est prévu de construire des caniveaux et des puits sur l'aire de trafic, ces derniers seront en mesure de supporter le poids des aéronefs. De plus, ces ouvrages ne créeront point de nid-de-poule, ni d'excroissance.

2.5.8 Chantier

Ainsi qu'il ressort du dossier, ni la pose du revêtement ni le marquage n'exigent le recours à des machines de chantier susceptibles de faire saillie au-dessus de la surface de transition (*transitional surface*). Comme l'aérodrome le souligne à juste titre, le fait que l'on accède au chantier par le côté « ville » (*landside*) est de nature à limiter son impact sur l'exploitation aéroportuaire. Cela dit, des restrictions seront inévitables au niveau des accès aux voies de circulation lors de certaines étapes des travaux. Des NOTAM seront diffusés à ce propos. Ainsi qu'il ressort des documents, le plan des barrières et des limites de chantier sera soumis à l'OFAC au moins quatre semaines avant le début des travaux. L'impact sur l'exploitation de l'aérodrome, notamment les restrictions touchant l'infrastructure (fermeture de voies de circulation, modification de la signalisation, limitation en tout genre du trafic aérien, etc.) et le calendrier des travaux feront également partie de la documentation transmise.

Tant que le segment du taxiway D situé entre les taxiways B et C n'est pas fermé, la bande de voie de circulation (*taxiway strip*) sera dégagée d'obstacles (i.e. sur une distance de 16,25 m de part et d'autre de l'axe de voie de circulation, conformément à la colonne 11 du tableau 3-1 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI).

De plus, l'aire nivelée (*graded area*) de la bande de voie de circulation ne présentera pas d'excavations, tant que le segment de voie de circulation concerné reste ouvert. Conformément au paragraphe 3.11.4 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, l'aire nivelée s'étend de part et d'autre de l'axe d'une voie de circulation sur une distance de 11 m.

2.5.9 Extensions des surfaces revêtues à l'est du poste d'avitaillement

L'extension des surfaces revêtues qu'il est prévu de réaliser à l'est du poste d'avitaillement sera représentée de sorte que l'avion de référence puisse stationner sur cette position sans déborder sur la bande de sécurité de la voie d'accès au poste de stationnement adjacente. Par analogie au marquage prévu sur la nouvelle aire de trafic côté ouest, une ligne de sécurité de poste de stationnement (*aircraft stand safety line*) sera tracée à une distance de 12 m de la voie d'accès au poste de stationnement.

Etant donné le peu de place disponible et la position de la clôture d'aérodrome, il est prévu d'aménager des aides visuelles pour les postes de stationnement sur les nouvelles surfaces en dur que les aéronefs ne peuvent gagner ou quitter qu'en étant poussés ou tractés (pointillés blancs).

D'après le projet, la distance entre les deux lignes ne sera que de 14 m. Autrement dit, deux aéronefs dont la lettre de code est A ne pourront stationner côte à côte. Des contraintes concernant cependant aussi les côtés en raison des accès qui doivent être laissés libres.

Etant donné que ces postes de stationnement ne sont pas uniquement accessibles sous la supervision d'employés de l'aéroport conformément à un processus à définir, l'envergure maximale admise doit être publiée même lorsque les aéronefs ne peuvent gagner ou quitter le poste sans aide extérieure.

Les caractéristiques exactes des lignes de roulage ne sont pas vraiment visibles sur le plan remis. Il conviendra d'appliquer les dimensions préconisées par le manuel de l'ACI Apron Markings and Signs Handbook. On pourra renoncer à la bordure noire puisque les marques seront disposées sur une surface asphaltée et non sur une surface bétonnée :

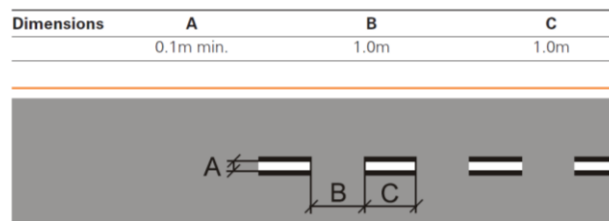


Figure 3 Extrait du manuel de l'ACI Apron Markings and Signs Handbook

2.5.10 Terrain d'atterrissage pour parachutistes

Comme les nouveaux postes de stationnement empiéteront sur l'espace occupé actuellement par le terrain d'atterrissage pour parachutistes, ce dernier a été déplacé à un autre endroit qui se situe à l'intérieur de la bande de piste entre les voies d'accès A et B.

La bande de piste doit être en permanence dégagée d'obstacles – et donc de parachutistes – lorsque la piste est utilisée.

Attendu qu'aucune séparation n'est assurée par un service de la navigation aérienne sur l'aérodrome, la SCAJ devra garantir par des mesures et processus appropriés qu'aucun parachutiste ne se trouvera dans la bande de piste lorsque la piste est utilisée. Les processus en question seront soumis à l'OFAC pour évaluation au moins quatre semaines avant le début des travaux. S'il devait apparaître que la sécurité des activités de parachutisme ne peut être assurée, il y aura alors lieu de déplacer le

terrain d'atterrissage hors de la bande de piste.

2.5.11 Publications

Les publications d'information aéronautique seront adaptées à la fin des travaux (AD INFO). Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible.

Un encart (*inset*) informera les pilotes de l'agencement des postes de stationnement G et Y et représentera ces derniers aussi clairement que possible.

Attendu qu'une partie des postes de stationnement n'est pas utilisable par tous les aéronefs admis sur l'aérodrome, le feuillet AD INFO 1 mentionnera les restrictions suivantes :

Wingspan	Parking
15.0 m	Sector Yellow
11.0 m	Sector Green

Toute modification ou restriction de l'exploitation (y compris la fermeture d'une voie de roulage due aux travaux) sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise au service LIFS de l'OFAC pour autorisation au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.5.12 Début, fin et inspection des travaux

L'OFAC devra être avisé par écrit du début et de la fin des travaux. Il procédera à l'inspection des travaux finis avant la mise en service des nouveaux postes de stationnement. A cet effet, l'aérodrome conviendra d'un rendez-vous suffisamment à l'avance.

L'OFAC prévoit en outre d'effectuer une inspection pendant les travaux.

2.6 Exigences liées à l'aménagement du territoire

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

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

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 4 février 2015, le SDT a fait parvenir, notamment, la prise de position de l'Office de l'environnement de la République et Canton du Jura.

L'OFEV, après avoir étudié le préavis cantonal, a transmis sa prise de position le 9 mars 2015.

Le SDT et l'OFEV ont formulé les remarques et exigences en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage qui sont explicitées ci-dessous. Ces exigences ont été transmises à la requérante, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision.

Préliminairement, l'OFEV a exigé que les mesures prévues dans la notice d'impact sur l'environnement (NIE) d'août 2014 soient mises en œuvre.

2.7.1 Nature et paysage

Le SDT relève que, en ce qui concerne le domaine nature et paysage, la mesure à prendre consiste en une augmentation de la surface de prairie fleurie extensive sur l'ensemble de la surface située à l'ouest du parking, conformément au tableau 3, ainsi qu'au plan de situation 1:1000 (surface désignée comme « prairie sèche ») de l'annexe 1 de la NIE.

Pour sa part l'OFEV souligne que les surfaces touchées (pour le parking en dur pour avions et pour agrandir un stationnement déjà existant) seront compensées par la transformation de l'actuelle surface pour le stationnement sur l'herbe en pelouse extensive sèche. Une vérification de la réalisation de la mesure après travaux est prévue. L'OFEV prévoit favorablement ce projet avec les mesures de compensation prévues et soutenues par les services cantonaux sous réserve de l'exigence suivante.

Un bref cahier des charges devra être élaboré afin de régler l'entretien futur de la surface de compensation écologique de valeur, en tenant compte de ses objectifs biologiques. Ce cahier des charges s'adressera à l'institution ou à la personne responsable du maintien des surfaces de l'aéroport.

2.7.2 Evacuation des eaux

En ce qui concerne l'évacuation des eaux, le SDT exige que les dispositions de la norme suisse SN 592'000 sur l'évacuation des eaux des biens-fonds, celles de la di-

rective VSA sur l'évacuation des eaux pluviales et celles du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) communal soient respectées.

Pour le surplus, le SDT relève que l'affectation des surfaces étanches, à savoir surface de stationnement temporaire, permet une infiltration des eaux pluviales dans le terrain de manière diffuse sur une couche de sol biologiquement actif.

Par ailleurs, le SDT signale qu'en cas d'infiltration profonde les eaux pluviales devraient passer par une étape de prétraitement (dépotoir à exigences élevées respectivement décantation, avec coude plongeur à la sortie) avant d'être infiltrées.

Pour sa part, l'OFEV note que l'évacuation des eaux non polluées est prévue par infiltration au travers d'une couche de sol biologiquement active et ne formule aucune remarque supplémentaire relative à cette thématique.

2.7.3 Protection contre le bruit

Concernant la protection contre le bruit, le SDT n'a formulé aucune remarque.

L'OFEV note que, selon le dossier, la réalisation du projet pourrait engendrer une certaine croissance voulue et attendue du trafic sur cet aéroport ouvert depuis 2011.

2.7.3.1 Phase de réalisation

L'OFEV relève que les travaux n'engendreront que des émissions de bruit de chantier mineures et les lieux sensibles au bruit sont éloignés. Le projet correspond ainsi aux dispositions du droit fédéral.

2.7.3.2 Phase d'exploitation

Dans sa prise de position, l'OFEV note que le requérant déclare que le projet pourrait entraîner une augmentation du bruit aérien et notamment attirer des aéronefs de plus grande taille qu'actuellement. Une prévision suffisamment exacte du trafic futur semble impossible à ce jour. Basée sur le nombre de mouvements des dernières années, l'exposition au bruit est actuellement bien inférieure à celle consignée au cadastre de bruit de 2012, laquelle correspond au bruit admissible et est identique à la charge sonore du potentiel technique retenu dans la fiche PSIA.

Ainsi, l'OFEV conclut que le projet n'engendre pas de problème au niveau de bruit et est conforme au droit fédéral.

2.7.4 Protection des sols

Concernant la protection des sols, l'OFEV note que le présent projet touche une faible surface (environ 6'000 m²) de sols déjà affectés par des travaux ultérieurs et indique qu'il n'a pas de remarque particulière à formuler à ce sujet.

2.7.5 Sources telluriques

Dans son préavis du 4 février 2015, le SDT a fait part des remarques suivantes concernant les sources telluriques.

Tout d'abord, le SDT indique que le projet se trouve dans une zone de protection des eaux souterraines A_u, c'est-à-dire en zone karstique où l'on s'attend à la présence d'eaux souterraines.

Le SDT relève que la construction d'un parking en dur pour avions et la pose d'un revêtement hydrocarboné ne pose pas de problème en matière d'environnement. Aucun élément naturel sensible ou digne de protection n'est recensé.

2.8 Exigences techniques cantonales

Par l'intermédiaire de son préavis du 4 février 2015, le Service du développement territorial du Canton du Jura a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux concernés par le projet. Sous réserve des exigences qui ont déjà été détaillées ci-dessus (point B.2.7), les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

2.9 Autres exigences

Le Service du développement territorial du Canton du Jura 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, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 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. 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.

Au cours de la vérification des exigences cantonales/communales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

2.10 Détermination du DETEC sur les oppositions

2.10.1 Opposition de l'Association A. du 12 décembre 2014

- a. Tout d'abord, l'association explique que, de manière générale, les nuisances engendrées par le trafic aérien de l'aérodrome de Bressaucourt sont problématiques pour les habitants de Chevenez, en particulier en raison de la proximité de la volte.

Ces griefs n'étant pas liés au projet qui a été mis à l'enquête publique, le DETEC rejette l'opposition de l'association sur ce point.

- b. Ensuite, le second argument soulevé par l'association avance que la construction du parking qui fait l'objet de la présente décision va obligatoirement être à l'origine d'un trafic aérien supplémentaire, ce qui implique que les nuisances sonores augmenteront.

Concernant une éventuelle augmentation du bruit provoquée par la construction du parking, l'OFEV, dans sa prise de position du 9 mars 2015, a noté que le requérant déclare que le projet pourrait entraîner une augmentation du bruit aérien et notamment attirer des aéronefs de plus grande taille qu'actuellement. Basée sur le nombre de mouvements des dernières années, l'exposition au bruit est actuellement bien inférieure à celle consignée au cadastre du bruit de 2012, laquelle correspond au bruit admissible et est identique à la charge sonore du potentiel technique retenu dans la fiche PSIA. L'OFEV en conclut que le projet n'engendre pas de problèmes au niveau du bruit et est conforme au droit fédéral.

Le DETEC partage les considérations de l'OFEV et ajoute que la fiche PSIA prévoit que, étant donné que l'aérodrome de Bressaucourt appartient au réseau des aérodromes régionaux concessionnés, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction. Le DETEC rejette donc également l'opposition de l'association sur ce point.

- c. Enfin, l'association s'interroge sur une éventuelle analyse de l'utilité publique de l'aérodrome de Bressaucourt avant d'autoriser des extensions conséquentes d'infrastructure existantes qui sont, selon elle, déjà surdimensionnées.

Ne s'agissant pas réellement de griefs liés au projet qui a fait l'objet de l'enquête publique, le DETEC doit aussi rejeter l'opposition de l'association sur ce point. Pour le surplus, le DETEC informe que les rôles et fonctions de l'aérodrome de Bressaucourt ont été discutés et définis lors de l'établissement de la fiche PSIA relatif à

l'aérodrome de Bressaucourt qui a été adoptée par le Conseil fédéral le 18 août 2004. En outre, le projet en question concorde avec le cadre fixé dans la fiche PSIA.

En conclusion, l'opposition de l'Association A. doit être entièrement rejetée sur le fond.

2.10.2 Opposition de la Commune B., représentée par Maître F., du 15 décembre 2014

- a. Le premier grief soulevé par la Commune B. est constitué de deux éléments différents.

Tout d'abord, la Commune note que, selon elle, l'aérodrome de Bressaucourt ne répond pas à un intérêt majeur de nature économique étant donné la faible proportion de vols commerciaux relevés en 2012.

N'étant pas liées au projet qui a fait l'objet de l'enquête publique, ces constatations ne permettent pas de s'opposer au projet. Pour le surplus, les rôles et fonctions de l'aérodrome de Bressaucourt ont été discutés et définis lors de l'établissement de la fiche PSIA relatif à l'aérodrome de Bressaucourt qui a été adoptée par le Conseil fédéral le 18 août 2004. Par ailleurs, les statistiques relevées sur les premières années d'exploitation de l'aérodrome ne peuvent pas être représentatives sur le long terme.

Ensuite, la Commune liste plusieurs mesures qui devraient être prises en vue notamment de diminuer les nuisances sonores.

Ces mesures n'ayant pas de lien avec le projet qui a fait l'objet de l'enquête publique, le DETEC doit également rejeter l'opposition sur ce point.

- b. Dans son second grief, la Commune conteste que le projet qui fait l'objet de la présente décision puisse intervenir sans compensation telle que prévue par la LAT. De plus, le projet prévu dépasse, selon l'opposante, le contenu autorisé par le Plan directeur.

Comme indiqué au point B.2.6 « Exigences liées à l'aménagement du territoire » ci-dessus, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est ainsi conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local. Au sujet de la compensation des futures surfaces revêtues, le DETEC rappelle qu'une décision d'approbation des plans a été rendue en 2005 pour construire des hangars. Dans le cadre de ce projet, un concept de compensation avait été élaboré et les mesures contenues dans ce concept ont d'ores et déjà été réalisées par l'exploitant alors que les hangars en question n'ont finalement pas été érigés. Pour le surplus, le Canton du Jura et l'OFEV ont analysé

cette thématique dans le cadre de la présente procédure et ont émis des exigences supplémentaires relatives à la compensation écologique.

Au vu de ce qui précède, le DETEC rejette également l'opposition de la Commune sur ce point.

- c. Ensuite, la Commune estime que le projet impliquerait l'accueil d'un nombre d'avions supplémentaire, respectivement de mouvements notablement supérieurs à ceux existant actuellement, ce qui engendrerait un accroissement de nuisances totalement incompatible avec l'ordre public et les droits privés des citoyens.

A ce sujet, le DETEC renvoie aux considérations explicitées au point B.2.10.1.b ci-dessus et rejette ce grief.

- d. La Commune demande que les mesures mentionnées dans son premier grief soient imposées pour que le projet puisse être autorisé, notamment celle de contraindre les propriétaires d'avions à les munir de silencieux et celle de modifier la volte.

Ces conditions d'autorisation du projet n'étant pas liées à l'exploitations des places de stationnement qui font l'objet de la présente procédure, le DETEC ne peut pas les reprendre comme griefs et doit donc rejeter l'opposition sur ce point.

- e. Finalement, l'opposante juge que le projet publié constitue une « fuite en avant » de la SCAJ, qui entend rentabiliser ses installations, respectivement accroître son attractivité. La Commune B. s'y oppose. Elle réitère que l'aérodrome n'a qu'une vocation de loisirs et ne dessert pas des intérêts commerciaux ou économiques. Selon l'opposante, le sacrifice qui est exigé de la part de la population est, dès lors, totalement disproportionné par rapport à l'intérêt privé que sert la société requérante.

Les rôles et fonctions de l'aérodrome de Bressaucourt ont été discutés et définis lors de l'établissement de la fiche PSIA relatif à l'aérodrome de Bressaucourt qui a été adoptée par le Conseil fédéral le 18 août 2004. De plus, la fiche PSIA prévoit que, étant donné que l'aérodrome de Bressaucourt appartient au réseau des aérodromes régionaux concessionnés, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction. Le projet respectant le cadre défini dans la fiche PSIA, le grief invoqué par l'opposante doit également être rejeté.

En conclusion, le DETEC rejette entièrement l'opposition formulée par la Commune B..

2.10.3 Opposition de C. et D. du 17 décembre 2014

- a. Le premier grief soulevé par C. et D. concerne la forte croissance du trafic aérien qui

sera, selon eux, engendrée par la construction du parking qui fait l'objet de la présente décision.

A ce sujet, le DETEC renvoie aux considérations explicitées au point B.2.10.1.b ci-dessus et rejette ce grief.

- b. Ensuite, les opposants listent les différentes infractions d'avions qu'ils ont constatées au-dessus du village de Chevenez et dont ils ont souvent informé l'exploitant de l'aérodrome de Bressaucourt. Ils en concluent qu'une augmentation du trafic aérien à travers la construction d'un parking pour avions n'est pas acceptable.

Concernant les diverses infractions relevées par les opposants, le DETEC constate qu'elles ne sont pas liées au projet qui fait l'objet de la présente décision. Concernant l'augmentation du trafic aérien, le DETEC renvoie aux remarques formulées au point B.2.10.1.b ci-dessus.

Sur le fond, ce grief doit donc également être rejeté.

En conclusion, le DETEC rejette entièrement l'opposition formulée par C. et D..

2.10.4 Opposition de l'Association E., du 18 décembre 2014

L'Association E. estime que cet agrandissement de la structure aéroportuaire ne doit pas être approuvé tant que la question des nuisances sonores sur le village de Chevenez n'a pas été résolue à la satisfaction de tous et que l'impact de l'agrandissement n'a pas été évalué correctement.

Concernant la problématique générale des nuisances sonores subies par les habitants du village de Chevenez, le DETEC juge qu'elle n'est pas liée au projet de construction de places de stationnement pour avions en dur. Ce grief doit donc être rejeté.

Concernant l'évaluation de l'impact de la construction de ces places de stationnement, le DETEC rappelle que le Canton du Jura de même que l'OFEV ont estimé que le projet était conforme au cadre légal. Plus précisément, au sujet d'éventuelles nuisances sonores supplémentaires, l'OFEV a conclu que le projet n'engendrait pas de problème au niveau du bruit et qu'il était conforme au droit fédéral.

Partant, le DETEC rejette également l'opposition de l'Association E. sur ce point.

Vu ce qui précède, le DETEC rejette l'ensemble des oppositions.

2.11 Détermination du DETEC sur les observations finales

Le 31 mars 2015, l'OFAC a invité toutes les parties à la procédure à formuler leurs observations finales². Les parties ont ainsi pu exercer leur droit d'être entendu, qui comprend notamment le droit de s'exprimer sur les pièces décisives d'une procédure avant qu'une décision ne soit prise et de participer à l'administration des preuves.

La requête aux parties de formuler leurs observations finales ne permet donc que d'adresser à l'autorité de céans une prise de position sur les nouvelles pièces versées à la présente procédure, à savoir les pièces produites après la mise à l'enquête publique et aptes à influencer la décision sur le fond ou d'apporter de nouveaux éléments de faits. Les observations finales ne sauraient ainsi être utilisées aux fins de présenter de nouvelles conclusions ou de nouveaux griefs qui auraient déjà pu figurer dans l'opposition.

Ainsi, seuls les griefs portant sur les nouveaux éléments seront examinés ci-dessous. Les autres arguments, qui auraient pu figurer dans les mémoires d'oppositions, ne seront pas traités car ils sont irrecevables.

2.11.1 Observations finales de la Commune B., représentée par Maître F., du 5 mai 2015

- a. L'opposante réitère ses doutes concernant les buts et fonctions de l'aérodrome. Selon elle, l'aérodrome de Bressaucourt, au vu des statistiques des premières années d'exploitation, ne répondrait pas à un besoin économique régional prépondérant puisqu'il semble uniquement servir un intérêt privé élitaire, contrairement à ce qu'affirme la SCAJ dans son courrier du 15 janvier 2015.

A ce sujet, le DETEC renvoie aux réponses formulées au point B.2.10.2a ci-dessus.

- b. Ensuite, l'opposante relève que les parkings projetés se trouvent entièrement en zone aéroportuaire. Selon l'opposante, une compensation telle que prévue notamment par la LAT doit néanmoins intervenir.

L'autorité de céans a déjà répondu à ce grief et renvoie donc aux réponses formulées au point B.2.10.2b ci-dessus.

- c. Comme dans son opposition du 15 décembre 2014, la Commune B. s'oppose à l'augmentation de trafic et de nuisances sonores que les nouvelles places de stationnements prévues dans le présent projet engendreront.

Sur ce point, l'autorité de céans renvoie au paragraphe B.2.10.1b ci-dessus.

² Cf. point « A.2.5 Observations finales ».

- d. Le point 3 des observations finales de la Commune reprend les mêmes considérations que le paragraphe précédent. Le DETEC renvoie donc à sa réponse précédente.
- e. Ensuite, l'opposante reprend les différents arguments listés ci-dessus et rappelle que de nombreux pilotes ne respectent pas la volte officielle, ce qui implique que les habitants de Chevenez sont souvent survolés à basse altitude. Pour cette raison, la Commune requière le respect de plusieurs mesures qui étaient déjà énumérées dans son opposition du 15 décembre 2014. Le DETEC renvoie donc à sa réponse qui se trouve au point B.2.10.2d ci-dessus.
- f. Selon l'opposante, l'examen aéronautique effectué par l'OFAC en date du 30 janvier 2015 ne tient compte ni des nuisances actuellement existantes qui risquent d'augmenter, ni de l'intérêt de la population et du pouvoir local (Commune B.). D'après l'opposante, cet examen sert exclusivement la requérante, soit un projet élitaire, et aurait dû, à tout le moins, porter sur les conséquences relatives au trafic actuellement existant, respectivement à l'augmentation du trafic et des nuisances liée au projet déposé. Ce rapport est donc, selon l'opposante, tendancieux, lacunaire et totalement partial.

L'autorité de céans signale que l'examen aéronautique effectué par l'OFAC est destiné à contrôler que le projet en question respecte les normes aéronautiques internationales afin que la sécurité soit maintenue. Les aspects environnementaux tels que les nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic sont examinées par l'OFEV et par le service cantonal compétent. Comme relevé dans la présente décision, ces deux autorités ont étudié le projet et ont conclu que le projet n'engendrerait pas de problème au niveau du bruit et qu'il était conforme au droit fédéral.

- g. Finalement, l'opposante est d'avis que le « ras-le-bol » des habitants de Chevenez, tout comme celui des autorités locales de Chevenez, n'est pris en compte et n'est entendu ni par les pouvoirs cantonaux, ni par la SCAJ, ni par l'OFAC. La Commune B. relève que cette situation est pour le moins regrettable et qu'elle ne peut qu'engendrer un futur qui deviendra de plus en plus conflictuel et difficile à maîtriser et à contrôler.

Ce point n'étant pas en lien avec le projet de construction qui fait l'objet de la présente décision, l'autorité de céans ne peut que rejeter cet argument.

2.11.2 Observations finales de C. et D., du 5 mai 2015

- a. En premier lieu, les opposants relèvent que la SCAJ dissocie son projet de construction des nuisances sonores générées par les avions pour les riverains. Ce raisonnement est incorrect selon eux car en créant une place pouvant accueillir un nombre

plus élevé d'avions, la SCAJ crée une infrastructure visant à favoriser une augmentation de mouvements autour de Chevenez, ce qui engendre automatiquement un accroissement des nuisances sonores pour les habitants de Chevenez qui se plaignent déjà du bruit considérable actuel.

Tel qu'il ressort de la fiche PSIA de l'aérodrome de Bressaucourt, adoptée par le Conseil fédéral le 18 août 2004, cet aérodrome doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction, étant donné qu'il appartient au réseau des aérodromes régionaux concessionnés. Ainsi, le développement prévu correspond au cadre qui a été défini dans la fiche PSIA. Par ailleurs, l'exposition au bruit relevée par les opposants est actuellement conforme au cadre légal et l'augmentation de trafic que permettrait le présent projet respectera également les normes environnementales en vigueur, ce que confirment l'OFEV et le service compétent de l'autorité cantonale dans leurs préavis respectifs.

- b. Ensuite, les opposants relèvent que la SCAJ, dans son courrier du 15 janvier 2015, vise une amélioration de la sécurité des opérations sur le site de l'aérodrome grâce au bétonnage des places de stationnement. Selon les opposants, cette amélioration est mineure pour un avion, qu'il soit parké sur une surface en dur ou sur un terrain en gazon, puisqu'un avion stationnaire est plutôt inoffensif. Par contre, les opposants soulignent que cette sécurité est régulièrement compromise par des pilotes en atterrissage ou en décollage qui passent soit par-dessus le village de Chevenez, soit en coupant et raccourcissant la volte autour du village.

La SCAJ, dans son courrier du 15 janvier 2015, mentionne effectivement l'amélioration de la sécurité des opérations que permettra le présent projet et fait référence à sa demande d'approbation des plans du 29 octobre 2014. Dans sa demande, la SCAJ définit plus précisément les améliorations qui seront apportées à l'exploitation par la construction d'un parking en dur. La SCAJ mentionne notamment les améliorations suivantes : séparation entre les différentes zones d'opérations au sol (stationnement, avitaillement, roulage) ; facilitation du stationnement sans aide extérieure, ce qui permet à la personne de permanence de se concentrer exclusivement sur le trafic et la sécurité ; amélioration de la sécurité des cheminements piétonniers entre la zone de stationnement et le bâtiment administratif. Ainsi, le projet permettra d'améliorer certains aspects sécuritaires sur l'aérodrome de Bressaucourt. Pour le surplus, les considérations concernant le respect de la volte n'ont pas de lien avec le projet de construction de places de stationnement en dur et ne seront donc pas traitées par l'autorité de céans.

- c. Les opposants réitèrent leurs observations concernant le faible nombre de vols commerciaux par rapport aux vols privés. Selon les opposants, le développement souhaité par l'exploitant nuit gravement à l'environnement, qu'il concerne les habitants des villages avoisinants, la flore et la faune ou encore le tourisme doux prôné

par le gouvernement jurassien. Enfin, les opposants rappellent les différentes infractions plusieurs fois signalées à l'exploitant.

Sur ces points, le DETEC rappelle que les aspects environnementaux du projet ont été examinés par l'OFEV et par les services cantonaux compétents qui ont conclu que le projet était conforme au cadre légal. Par ailleurs, la fiche PSIA prévoit que, étant donné que l'aérodrome de Bressaucourt appartient au réseau des aérodromes régionaux concessionnés, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction. La construction de places de stationnement en dur en remplacement de places de stationnement en herbe répond clairement à cet objectif. Concernant les infractions mentionnées par les opposants, l'autorité de céans relève que celles-ci ne sont pas liées au projet de construction qui fait l'objet de la présente décision.

- d. Dans leurs observations finales, les opposants considèrent que la construction d'un parking en dur et la modification des règles d'exploitation de l'aérodrome, en particulier de la volte, sont deux objets liés, contrairement à ce qu'affirme la SCAJ. Selon les opposants, l'insatisfaction du tracé de la volte, ainsi que les nombreuses infractions signalées au cours des deux dernières années ne permettent pas la construction d'un parking en dur dont la présence n'engendrerait qu'une augmentation du trafic aérien et, en conséquence, des infractions avec une augmentation du risque d'un accident sur le village. Avant la pose d'un parking en dur, les opposants sont d'avis que la volte et les griefs réels des habitants avoisinants l'aérodrome concernant le bruit et la pollution doivent être impérativement rediscutés et un arrangement doit être trouvé.

L'autorité de céans rejoint la SCAJ dans ses observations et confirme que la construction d'un parking en dur et la modification des règles d'exploitations de l'aérodrome ne sont pas liées et cette dernière ne peut donc pas faire l'objet d'une opposition dans le cadre de la présente procédure d'approbation des plans.

- e. Finalement, les opposants relèvent que la « légère » réduction des émissions sonores lors du roulage et du stationnement des aéronefs prévue par la construction de places de stationnement en dur montre que le projet n'est pas indispensable à l'exploitation de l'aérodrome. Les nuisances sonores provoquées par le roulage et le stationnement des aéronefs ne touchent pas les habitants de Chevenez. Cependant, les opposants soulignent que les décollages en direction de Chevenez sont très audibles, surtout si les pilotes ne respectent pas la trajectoire prévue.

L'autorité de céans note que le projet en question n'impacte pas les opposants. Concernant les trajectoires des aéronefs mentionnées par les opposants, l'autorité de céans relève que celles-ci ne sont pas liées au projet de construction qui fait l'objet de la présente décision.

2.12 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 la consultation. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent 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 émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49, al. 1, let. d, de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant ; cela comprend également les frais d'autres offices fédéraux (OFEV, ARE, etc.).

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

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. Par délégation du 18 décembre 2013, la Conseillère fédérale Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbations des plans selon l'art. 37 al. 2 lettre a LA.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante ainsi qu'aux opposants.

Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision ne sera 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 29 octobre 2014 de la Société Coopérative Aéroport de Jura (SCAJ),

décide l'approbation des plans en vue de construire un parking en dur pour avions et poser un revêtement hydrocarboné en complément de l'actuelle surface de stationnement

1. De la portée

1.1 *Plan approuvé*

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 du plan suivant :

- Plan N° 4714-PG26C, Parking Ouest avec revêtement hydrocarboné, plan de situation, échelle 1:1000 et plan de détails, échelle 1:100, 09.09.2014.

1.2 *Oppositions*

Les oppositions sont entièrement rejetées.

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*

- Une fois le chantier terminé, une mesure de la portance devra être effectuée afin de valider les valeurs théoriques.
- L'aéroport devra établir un processus garantissant que les pilotes utilisent le bon poste de stationnement.
- Devront être numérotés Y1 à Y9 les postes destinés aux aéronefs d'une envergure n'excédant pas 15 m et G1 à G12 les postes destinés aux aéronefs de plus petite taille, soit ceux d'une envergure n'excédant pas 11 m. Le marquage devra

être adapté en conséquence.

- Les rayons des sections courbes des lignes d'entrée devront être construits sur le même modèle que les accès actuels aux voies de circulation.
- Un plan de marquage mis à jour devra être soumis à l'OFAC pour examen et validation au moins quatre semaines avant le début des travaux.
- S'il est prévu de construire des caniveaux et des puits sur l'aire de trafic, ces derniers seront en mesure de supporter le poids des aéronefs. De plus, ces ouvrages ne créeront point de nid-de-poule, ni d'excroissance.
- Tant que le segment du taxiway D situé entre les taxiways B et C n'est pas fermé, la bande de voie de circulation (*taxiway strip*) sera dégagée d'obstacles.
- De plus, l'aire nivelée (*graded area*) de la bande de voie de circulation ne présentera pas d'excavations, tant que le segment de voie de circulation concerné reste ouvert.
- L'envergure maximale admise doit être publiée même lorsque les aéronefs ne peuvent gagner ou quitter le poste sans aide extérieure.
- La SCAJ devra garantir par des mesures et processus appropriés qu'aucun parachutiste ne se trouvera dans la bande de piste lorsque la piste est utilisée. Les processus en question seront soumis à l'OFAC pour évaluation au moins quatre semaines avant le début des travaux. S'il devait apparaître que la sécurité des activités de parachutisme ne peut être assurée, il y aura alors lieu de déplacer le terrain d'atterrissage hors de la bande de piste.
- Les publications d'information aéronautique seront adaptées à la fin des travaux (AD INFO). Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible.
- Un encart (*inset*) informera les pilotes de l'agencement des postes de stationnement G et Y et représentera ces derniers aussi clairement que possible.
- Attendu qu'une partie des postes de stationnement n'est pas utilisable par tous les aéronefs admis sur l'aérodrome, le feuillet AD INFO 1 mentionnera les restrictions suivantes :

Wingspan	Parking
15.0 m	Sector Yellow
11.0 m	Sector Green

- Toute modification ou restriction de l'exploitation (y compris la fermeture d'une voie de roulage due aux travaux) sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise au service LIFS de l'OFAC pour autorisation au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.
- L'OFAC devra être avisé par écrit du début et de la fin des travaux. Il procédera à l'inspection des travaux finis avant la mise en service des nouveaux postes de stationnement. A cet effet, l'aérodrome conviendra d'un rendez-vous suffisamment à l'avance.

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

- Un bref cahier des charges devra être élaboré afin de régler l'entretien futur de la surface de compensation écologique de valeur, en tenant compte de ses objectifs biologiques. Ce cahier des charges s'adressera à l'institution ou à la personne responsable du maintien des surfaces de l'aéroport.
- En ce qui concerne l'évacuation des eaux, les dispositions de la norme suisse SN 592'000 sur l'évacuation des eaux des biens-fonds, celles de la directive VSA sur l'évacuation des eaux pluviales et celles du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) communal devront être respectées.
- En cas d'infiltration profonde, les eaux pluviales devront passer par une étape de prétraitement (dépotoir à exigences élevées respectivement décantation, avec coude plongeur à la sortie) avant d'être infiltrées.

2.3 Autres exigences

- Service du développement territorial (SDT) du Canton du Jura 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, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- 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.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49, al. 1, let. d, OEmol-OFAC. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant ; cela comprend également les frais d'autres offices fédéraux (OFEV, ARE, etc.).

Les émoluments 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 de Jura (SCAJ), Plain-Tertre 175, 2904 Bressaucourt (avec le plan approuvé) ;
- Association A. ;
- Maître F., représentant la Commune B. ;
- C. et D. ;
- Association E..

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- République et Canton du Jura, Service du développement territorial (SDT), Section Mobilité et transports, Rue des Moulins 2, 2800 Delémont.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

sig. Peter Müller
Directeur

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, 9023 St-Gall. 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.