

Installation : **Bressaucourt (nouvelle installation projetée)**

Réseau partiel Type d'installation : Aérodrome régional

Avec
modifications
amenées à la
version du
18.08.2004

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton : Jura
- Commune de site : Fontenais Bressaucourt
- Communes avec limitation d'obstacles : Fontenais Bressaucourt, Chevenez Haute-Ajoie, Courtedoux
- Communes avec exposition au bruit : Fontenais Bressaucourt, Chevenez Haute-Ajoie, Courtedoux
- Prestations de trafic :
 - moyenne 4 ans: nouvelle installation 6'369 (2021-2024)
 - max. 10 ans: nouvelle installation 8'339 (2017)
 - base de référence CB: 16 000 (2003)
 - potentiel PSIA: 16 000 (2010)

Rôle et fonction de l'installation :

Avec le soutien du Canton du Jura, la Société Coopérative Aérodrome du Jura a construit le projet de construire un nouvel aéroport aérodrome régional sans trafic de lignes pour remplacer le champ d'aviation existant de Porrentruy-Courtedoux.

La nouvelle structure appartiendra L'aérodrome de Bressaucourt appartient au réseau des aéroports aérodromes régionaux concessionnés et se verra dotée d'une infrastructure appropriée. Il a été mis en service le 1^{er} juillet 2011, signant en parallèle la cessation d'activité du champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux.

Les fonctions prévues de l'installation sont le trafic commercial (trafic d'affrètement, vols taxi et de transport, vols de travail et de sauvetage) et non commercial (vols à moteur, vols d'hélicoptères, vol à voile, vols d'instruction – formation et perfectionnement –, parachutisme, vols d'essai).

Etat de la coordination :

- Remarques concernant les procédures en cours
- a. La présente fiche de coordination du PSIA est destinée à fixer le cadre général du projet de nouvelle installation aéronautique à Bressaucourt. Cette fiche fait l'objet d'une décision du Conseil fédéral avant les autres décisions spécifiques au projet en question.

Renvoi :

Réseau aérodromes régionaux III-B2
Partie conceptuelle, chapitre 4.2 Aéroports régionaux

Documents de base :

- concession d'exploitation du 30.05.2005
- règlement d'exploitation du 07.07.2014
- cadastre d'exposition au bruit de septembre 2012
- plan de la zone de sécurité de mai 2005
- protocole de coordination de juillet 2003
- dossier du projet avec demande d'ouverture des procédures d'octroi de concession d'exploitation, d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans de juillet 2003

- b. Pour concrétiser le projet, il est en outre nécessaire de mener des procédures spécifiques. Celles-ci se déroulent simultanément et en parallèle à la procédure PSIA; elles sont au nombre de trois:
- octroi de la concession d'exploitation,
 - approbation du règlement d'exploitation,
 - approbation des plans (piste, bâtiments, etc.).
- Les demandes relatives aux trois procédures ont fait l'objet d'un dossier mis à l'enquête publique et seront traitées selon la loi sur l'aviation. Elles sont soumises à l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). Les décisions relatives aux trois demandes seront prises après l'adoption de la présente fiche par le Conseil fédéral.
- Les conséquences du projet sur les utilisations avoisinantes et les éléments de protection seront étudiées en détail et les mesures nécessaires correspondantes seront fixées dans les décisions encore à prendre. Cependant, au vu des connaissances actuelles du dossier, les différents éléments qui en découlent ont été globalement coordonnés dans le cadre du protocole de coordination de juillet 2003.

Les fonction et développement du futur aérodrome de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton qui soutient la mise en place d'une telle infrastructure. Ce soutien est en outre confirmé dans le projet de plan directeur cantonal remanié. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation constituent des éléments totalement nouveaux. Ils sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de juillet 2003) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec le canton et les communes concernées. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Un cadastre de limitation d'obstacles devra encore être établi et sur cette base un plan de la zone de sécurité devra être approuvé. Pour ce qui est du domaine de la protection de la nature et du paysage, environnement, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Ils concernent pour l'essentiel la zone communale de protection du paysage, la présence d'un corridor à faune, les atteintes aux espèces et milieux naturels (mercellement du territoire, perte de biotopes, perte de diversité écologique, etc.). Les impacts directs et indirects ont été définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates ont été prises proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants seront étudiés en détail et les mesures correspondantes seront fixées dans les décisions relatives à l'approbation du règlement ou à l'approbation des plans.

<p>Un remaniement parcellaire est en cours dans la commune de Bressaucourt. Il a été pris en compte de façon générale dans le cadre du protocole de coordination. Les problèmes en suspens à cet égard ont été identifiés: il faudra notamment veiller à coordonner les mesures de protection de l'environnement liées au remaniement avec celles du projet d'aérodrome.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;">DÉCISIONS</th><th style="text-align: left; padding: 5px;">INDICATIONS CONTRAIGNANTES</th><th style="text-align: center; padding: 5px;">P/CR</th><th style="text-align: center; padding: 5px;">CC</th><th style="text-align: center; padding: 5px;">IP</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="padding: 10px;"> <p>Fonction de l'installation :</p> <p>L'aérodrome de Bressaucourt est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme, et de travail et de sauvetage et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public, sous réserve de l'obligation d'admettre des usagers.</p> <p>Le champ d'aviation de Porrentruy Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation.</p> <p>→ La procédure d'octroi de concession d'exploitation doit encore être menée à terme.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation :</p> <p>L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation.</p> <p>Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 16'000 mouvements; il retient que seuls des vols de jour sont prévus, que des vols en soirées (2 soirées par mois) peuvent exceptionnellement être réservés au-delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22h00 et qu'il n'y aura pas d'hélicoptères basés.</p> <p>→ Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure d'approbation doit encore être menée à terme.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant doit en outre prendre toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Il sera possible d'entrer en matière sur une enveloppe de 20'000 mouvements si, dans une deuxième phase d'exploitation, la preuve du besoin est apportée.</p> </td></tr> </tbody> </table>	DÉCISIONS	INDICATIONS CONTRAIGNANTES	P/CR	CC	IP	<p>Fonction de l'installation :</p> <p>L'aérodrome de Bressaucourt est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme, et de travail et de sauvetage et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public, sous réserve de l'obligation d'admettre des usagers.</p> <p>Le champ d'aviation de Porrentruy Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation.</p> <p>→ La procédure d'octroi de concession d'exploitation doit encore être menée à terme.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation :</p> <p>L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation.</p> <p>Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 16'000 mouvements; il retient que seuls des vols de jour sont prévus, que des vols en soirées (2 soirées par mois) peuvent exceptionnellement être réservés au-delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22h00 et qu'il n'y aura pas d'hélicoptères basés.</p> <p>→ Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure d'approbation doit encore être menée à terme.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant doit en outre prendre toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Il sera possible d'entrer en matière sur une enveloppe de 20'000 mouvements si, dans une deuxième phase d'exploitation, la preuve du besoin est apportée.</p>							
DÉCISIONS	INDICATIONS CONTRAIGNANTES	P/CR	CC	IP									
<p>Fonction de l'installation :</p> <p>L'aérodrome de Bressaucourt est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme, et de travail et de sauvetage et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public, sous réserve de l'obligation d'admettre des usagers.</p> <p>Le champ d'aviation de Porrentruy Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation.</p> <p>→ La procédure d'octroi de concession d'exploitation doit encore être menée à terme.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation :</p> <p>L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation.</p> <p>Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 16'000 mouvements; il retient que seuls des vols de jour sont prévus, que des vols en soirées (2 soirées par mois) peuvent exceptionnellement être réservés au-delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22h00 et qu'il n'y aura pas d'hélicoptères basés.</p> <p>→ Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure d'approbation doit encore être menée à terme.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant doit en outre prendre toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Il sera possible d'entrer en matière sur une enveloppe de 20'000 mouvements si, dans une deuxième phase d'exploitation, la preuve du besoin est apportée.</p>													

P/CR	CC	IP
●		
●	X	
●		

Périmètre d'aérodrome :

Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique. Il tient compte de tous les projets futurs (piste et voie de roulage, places de stationnement pour avions, hangars et bâtiment administratif).

→ Une procédure d'approbation des plans doit être menée à terme pour tous les projets de construction en question.

Exposition au bruit :

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'état futur de l'exploitation et se base sur 16'000 mouvements. Elle servira de base au cadastre d'exposition au bruit.

Un cadastre d'exposition au bruit doit être élaboré.

Aire de limitation d'obstacles :

L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).

Font foi les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité de juillet 2003. Le canton et les communes concernées tiennent compte de ce plan dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le projet de plan de la zone de sécurité de juillet 2003.

→ Le plan de la zone de sécurité a été mis en consultation auprès des communes concernées et une procédure d'approbation spécifique doit être menée à terme.

	P/CR	CC	IP
<p>Protection de la nature et du paysage, environnement :</p> <p>Les impacts directs et indirects sur les milieux naturels, définis dans le cadre de l'étude d'impact liée aux procédures selon la loi sur l'aviation, doivent être compensés par des mesures spécifiques.</p> <p>Un catalogue de mesures adéquates d'intégration selon l'art. 3, LPN, et de mesures de protection, reconstitution, remplacement selon l'art. 18, al. 1ter, LPN a ainsi été proposé. Ces mesures viseront, d'une part, à minimiser ou à supprimer les atteintes à la végétation et à la faune, et, d'autre part, à assurer après la construction de l'aérodrome l'équilibre et la diversité écologique d'avant.</p> <p>Les mesures de remplacement et de compensation seront coordonnées avec celles découlant du remaniement parcellaire en cours dans la commune de Bressaucourt. Les intérêts et les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p> <p><u>Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</u></p> <p><u>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</u></p> <p>L'exploitant doit tenir tiendra compte de la présence de du secteur de protection des eaux A_u et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de <u>l'exploitation et pour les projets futurs la construction et l'exploitation futures</u>.</p> <p>En matière de forêt, l'exploitant procédera le cas échéant, à une demande de défrichement et une procédure sera menée.</p> <p>Equipement :</p> <p>L'accès à l'aérodrome se fait est prévu par la route. Un maître d'ouvrage doit être désigné pour assumer financièrement la construction et l'entretien de la route d'accès.</p> <p>Compte tenu du statut de l'installation, une desserte par transports en commun est nécessaire. Le canton du Jura prend les mesures nécessaires pour mettre en place la solution du Publicar (bus à la demande) qu'il a choisie.</p>	✗		
	✗		
	✗		
	■		
	■		
	●		
	●		
	✗		
	●		
	✗		

EXPLICATIONS	INSTANCES RESPONSABLES
<p>Fonction de l'installation, exploitation :</p> <p>Le projet d'aérodrome à L'aérodrome de Bressaucourt remplace le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux. Ce dernier sera a été supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation. Les surfaces du champ d'aviation de Courtedoux seront restituées à l'agriculture. Au cas où les bâtiments seraient conservés, leur réaffectation se fera en conformité avec les dispositions en matière d'aménagement du territoire.</p> <p>Il n'y a pas de développement prévu. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 16'000 mouvements.</p> <p>Le mode d'exploitation de la nouvelle installation sera défini dans le règlement d'exploitation sur la base du cadre fixé dans la présente fiche. Ce cadre général se base sur un potentiel de 16'000 mouvements annuels.</p> <p>Le projet de règlement d'exploitation fait partie du dossier mis à l'enquête publique. Ainsi, les grandes lignes de l'exploitation prévue sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">Seuls des vols de jour sont prévus.L'aérodrome sera ouvert de 07h00 au crépuscule civil.Les tours de piste seront interdits le dimanche et les jours fériés ainsi que du lundi au samedi avant 08h00, entre 12h00 et 13h30 et après 20h00.Des vols en soirées (2 soirées par mois) pourront être réservés au delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22h00.Il n'y aura pas d'hélicoptères basés; il est prévu de limiter les vols d'hélicoptères. <p>La procédure d'approbation du règlement d'exploitation est en cours d'instruction.</p> <p>Une extension de l'exploitation à 20'000 mouvements pourra être envisagée si, dans une deuxième phase d'exploitation, la preuve du besoin est apportée. Cette donnée est mentionnée actuellement comme information préalable. Le moment venu, une nouvelle coordination devra avoir lieu à ce sujet. Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA devra être engagée.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</p> <p>Les projets de construction (piste et voie de roulage, places de stationnement pour avions, hangars, bâtiment) ayant fait l'objet d'une demande d'approbation des plans, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte pour l'essentiel.</p> <p>Les projets prévoient :</p> <ul style="list-style-type: none">Une piste d'une longueur de 800m sur une largeur de 18mUne voie de roulage de 7.5m de largeurDes places de stationnement pour environ 12 avionsCinq hangars circulaires pour 6 à 8 avions chacunDeux hangars pour avionsDeux hangars pour planeurs et avionsUn atelier de maintenanceUne place de lavage, des installations davitaillement en carburantUn bâtiment administratif avec restaurant de 50 placesPlaces de stationnement pour voitures (67)	<p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Société Coopérative Aérodrome du Jura</p> <p><u>Case postale 86</u> <u>2905 Courtedoux</u></p> <p><u>Plain Tetre 175</u> <u>1904 Bressaucourt</u></p>

~~L'ensemble des constructions est modulaire et permet ainsi une évolution par étapes. Celles-ci seront déterminées par la demande, soit la location des hangars. Une première étape inclut au minimum, parmi les bâtiments susmentionnés : 2 hangars circulaires, 1 hangar pour avions, 1 hangar pour planeurs et avions, l'atelier de maintenance et le bâtiment administratif avec restaurant.~~

~~La surface totale nécessaire à la réalisation de l'ensemble des aménagements s'étale sur 12,3 hectares, y compris l'assise de la route d'accès.~~

~~Ces aménagements supposent un terrassement de 27'600 m³ et un remblayage de 249'000 m³. Le déficit des matériaux, soit 221'400 m³, proviendront du chantier A16 (tunnel du Bois de Montaigle).~~

~~Le décapage de la terre végétale est estimé à 38'200 m³ et sa remise en place à 17'800 m³. La différence, soit 20'400 m³, sera mise à disposition du Syndicat d'améliorations foncières de Bressaucourt qui, par sa Commission d'estimation, l'utilisera et la redistribuera selon les besoins des agriculteurs.~~

~~Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.~~

~~Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (incidences sur le périmètre, le bruit, les obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA devra être engagée et une procédure d'approbation des plans sera menée.~~

~~Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Le canton et les communes tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.~~

~~Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome.~~

~~Le périmètre d'aérodrome comprend des surfaces d'assèlement au nord-est de l'installation.~~

Exposition au bruit :

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si l'un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB l'OPB, état au 3 juillet 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010 pour l'aviation civile (16'000 mouvements). Ce chiffre devient donc le potentiel technique retenu par le PSIA.

La courbe fixée ~~servira à servi~~ de base à l'établissement d'un ~~du~~ cadastre d'exposition au bruit.

Il est fait mention sur la carte d'une seconde courbe de bruit en tant qu'information préalable. Celle-ci montre les territoires exposés au bruit consécutivement à une exploitation basée sur 20'000 mouvements.

Limitation d'obstacles :

~~Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le projet de plan de la zone de sécurité de juillet 2003.~~

~~Le plan de la zone de sécurité fera l'objet d'une procédure d'approbation séparée. Par souci de transparence, ce plan a cependant été mis à l'enquête publique dans les communes par l'exploitant, simultanément aux trois procédures déjà citées.~~

Le plan des zones de sécurité garantit que les couloirs d'approche et de départ soient dégagés d'obstacles. Il se base sur les normes internationales en vigueur (Annexe 14 OACI), est contraignant pour les propriétaires de biens-fonds et doit être pris en compte lors de la délivrance de permis de construire. Le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43 LA).

Les communes prennent en considération dans leur plan d'aménagement local les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité en ce sens qu'elles ne créeront aucune zone à bâti dont les constructions pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles. L'« aire de limitation d'obstacles » n'est en soi pas directement liée à une limitation de la hauteur des objets mais renvoie simplement à la zone concernée au plan des zones de sécurité. De plus, toute installation ou plantation atteignant une hauteur de 60 mètres au moins dans une zone construite et 25 mètres au moins dans une autre région est considérée comme obstacle à la navigation aérienne et doit être déclarée et faire l'objet d'une autorisation (art. 63 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, OSIA).

Protection de la nature et du paysage, environnement :

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception « Paysage Suisse » (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme ; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation. Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. Pillet S., BTEE SA, 2019 : Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure

d'approbation des plans. L'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Un concept de compensation écologique devra ainsi être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation.

Le futur site de l'aérodrome est qualifié de paysage agricole remarquable par sa "naturalité" et caractérisé par une alternance de haies, bosquets et forêts formant un réseau bocager important. Il s'agit d'un agro-écosystème riche au niveau floristique et faunistique. Le calme actuel du site fait également partie de ses valeurs paysagères.

Le site est classé en zone sensible au plan des zones de protection de la commune de Bressaucourt. A la lumière du projet nouveau d'aérodrome, la commune et les organes cantonaux, dans leur pesée des intérêts, ont cependant admis le principe de redéfinir partiellement la délimitation de la zone de protection du paysage communale.

Le rapport d'impact sur l'environnement a défini les impacts directs et indirects sur les milieux naturels et a proposé des mesures pour tous les domaines touchés.

Les mesures proposées dans le RIE ont tenu compte des atteintes au paysage, ainsi :

- Les atteintes à la végétation se traduisent par une perte de biotopes due à l'emprise des installations et aux abattages de sécurité. La disparition d'éléments bocagers s'élève à 2'491 m². Parmi les espèces protégées dans le canton, le laurier des bois et dix espèces d'orchidées sont affectés par le projet.
- Les atteintes à la faune touchent plusieurs espèces animales dont deux subissent un impact important. Les pies-grièches écorcheurs et les lièvres sont exposés à un risque de disparition partielle et à un morcellement de leur territoire. D'autres espèces de mammifères gibier et d'avifaune sont également concernées, mais par des impacts mineurs (déplacements modifiés, dérangements par le bruit, faible probabilité de collision).

L'exploitant a établi un catalogue de mesures adéquates d'intégration selon l'art. 3, LPN, et de mesures de protection, reconstitution, remplacement selon l'art. 18, al. 1ter, LPN dans le RIE. Les mesures viseront visent d'une part à minimiser ou à supprimer les atteintes aux espèces et milieux naturels, et d'autre part, à assurer après la construction de l'aérodrome l'équilibre et la diversité écologique d'avant la construction de l'aérodrome actuelle (pas de perte de valeur).

Afin de définir les mesures précises qui s'imposent, le RIE sera étudié et analysé au cours des procédures. (NB: le RIE fait partie du dossier mis à l'enquête publique). Les mesures définitives à prendre seront ont été fixées dans les décisions d'approbation pour la construction de l'installation.

L'aérodrome se trouve complètement à l'intérieur d'un secteur A_u. Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faut dra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation et respecter les exigences légales pour pendant les futurs projets de construction et lors de l'exploitation et lors de futurs projets.

Il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, l'exploitant procéderait à une demande de défrichement et une procédure serait menée. Les mesures définitives se ront fixées dans les décisions d'approbation.

Lors de la construction de futurs projets, il faudra en outre vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Des terres d'assolement (SDA) se trouvent à l'intérieur du périmètre PSIA, à l'est du bureau C.

Dans les environs proches de l'aérodrome se trouve l'objet IFP 1006 "Vallée du Doubs". ~~En attendant les résultats des études en cours sur les précautions de survol des objets IFP,~~ L'exploitant doit sensibiliser les pilotes au départ de son installation afin qu'ils évitent le survol de la vallée du Doubs à trop basse altitude.

~~En termes de surfaces d'assolement, tout conflit avec le projet d'aérodrome est évité. Le canton du Jura avait déjà retiré ces surfaces de l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement. Il n'y a donc plus de SDA dans le périmètre d'aérodrome. Le canton du Jura a aussi confirmé en date du 8 avril 2003 que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est toujours respecté.~~

~~Enfin, un remaniement parcellaire est en cours dans la commune de Bressaucourt. Les mesures de remplacement ou d'intégration liées au projet d'aérodrome devront être coordonnées avec les mesures liées aux améliorations foncières.~~

Equipement :

~~La piste du remaniement parcellaire doit, à terme, servir de route d'accès à l'aérodrome. Sur une première partie, le Syndicat d'améliorations foncières (SAF) construit une route de 6 m dans le cadre des travaux A16, qui devrait être réduite à 3 m par la suite. Un maître d'ouvrage doit être désigné pour assumer entre autre financièrement le maintien de la route à 6 m après les travaux du SAF et de l'A16. Pour la seconde partie, l'A16 construit une piste de chantier de 6 m de large qui devrait être supprimée après les travaux. Là aussi, les mêmes réflexions devront être conduites. Selon les principes du PSIA, les installations du type de Bressaucourt se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun performant. Le canton du Jura a prévu à cet égard la solution du bus à la demande, Publicar.~~

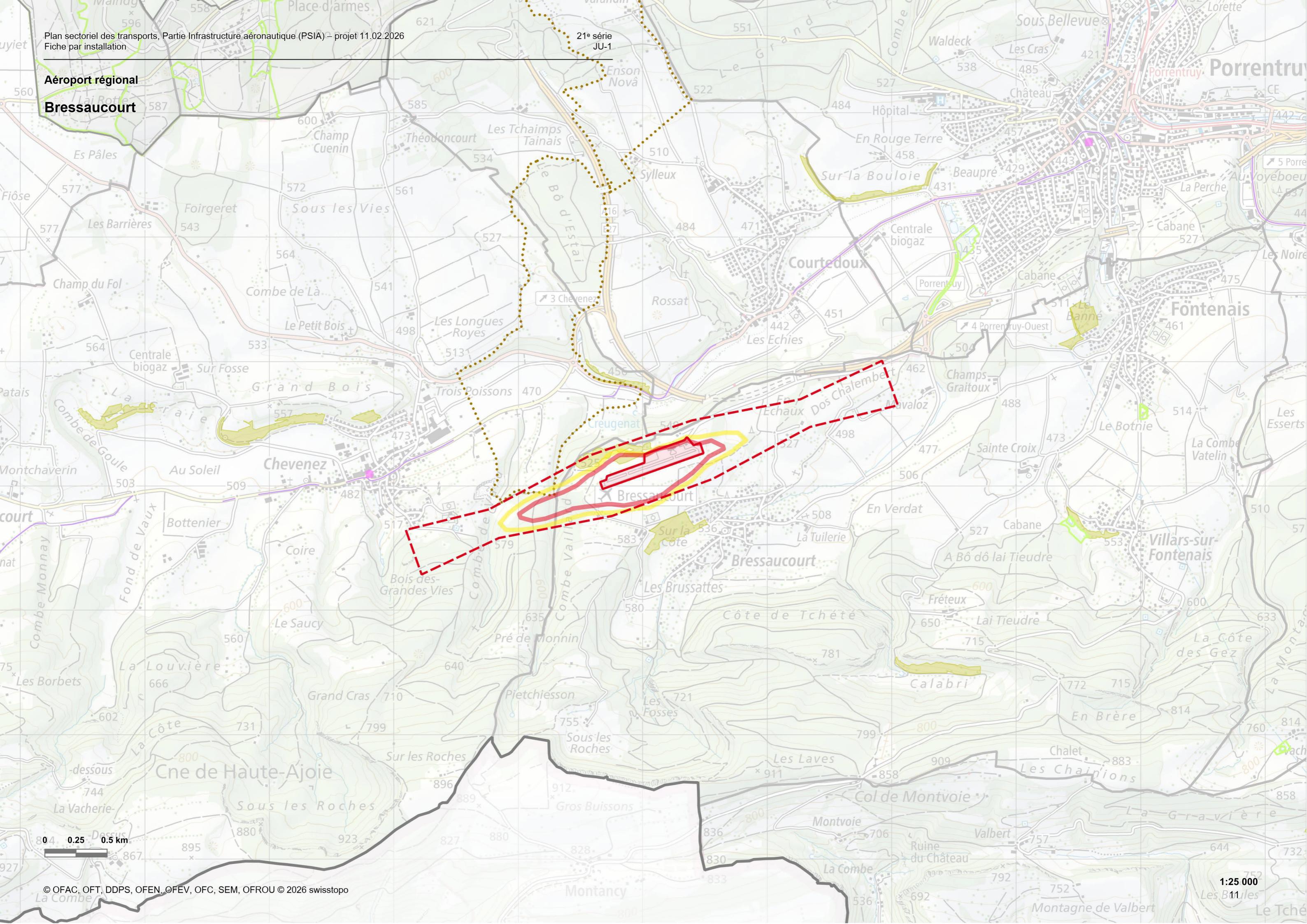
L'accès à l'aérodrome se fait par la route.

xxx
xxx

Modifications amenées par rapport à la fiche par installation 3^e série (18.08.2004).
Suppressions par rapport à la fiche par installation 3^e série (18.08.2004).

Aéroport régional

Bressaucourt



Legende/Légende/Leggenda