

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

**JU-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

## 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: Bressaucourt
- Communes avec limitation d'obstacles: Bressaucourt, Chevenez, Courtedoux
- Communes avec exposition au bruit: Bressaucourt, Chevenez, Courtedoux
  
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: nouvelle installation
  - max. 10 ans: nouvelle installation
  - 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 le projet de construire un nouvel aérodrome régional sans trafic de lignes pour remplacer le champ d'aviation existant de Porrentruy.

La nouvelle structure appartiendra au réseau des aérodromes régionaux concessionnés et se verra dotée d'une infrastructure appropriée.

Les fonctions prévues de l'installation sont le trafic commercial (trafic d'affrètement, vols taxi et de transport, vols de travail) 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

### Documents de base:

- 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 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 (morcellement 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 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 <i>remaniement parcellaire</i> 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>			
<p><b>D E C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation:</b></p> <p>L'aérodrome de Bressaucourt est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail 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>→ <i>La procédure d'octroi de concession d'exploitation doit encore être menée à terme.</i></p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b></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>→ <i>Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure d'approbation doit encore être menée à terme.</i></p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement 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><b>Périmètre d'aérodrome:</b></p> <p>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).</p> <p>→ <i>Une procédure d'approbation des plans doit être menée à terme pour tous les projets de construction en question.</i></p>	<p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>CC</b></p>	<p><b>IP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

	P/CR	CC	IP
<p><b>Exposition au bruit:</b></p> <p>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.</p> <p>Un cadastre d'exposition au bruit doit être élaboré.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b></p> <p>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.</p> <p>→ <i>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.</i></p> <p><b>Protection de la nature et du paysage, environnement:</b></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. 1<sup>er</sup>, 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>L'exploitant tiendra compte de la présence de secteur de protection des eaux A<sub>v</sub> et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de la construction et l'exploitation futures.</p> <p>En matière de forêt, l'exploitant procédera le cas échéant, à une demande de défrichement et une procédure sera menée.</p> <p><b>Equipement:</b></p> <p>L'accès à l'aérodrome 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		

## E X P L I C A T I O N S

### **Fonction de l'installation, exploitation:**

Le projet d'aérodrome à Bressaucourt remplace le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux. Ce dernier sera 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.

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.

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:

- 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.

La procédure d'approbation du règlement d'exploitation est en cours d'instruction.

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.

### **Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

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.

Les projets prévoient:

- Une piste d'une longueur de 800m sur une largeur de 18m
- Une voie de roulage de 7.5m de largeur
- Des places de stationnement pour environ 12 avions
- Cinq hangars circulaires pour 6 à 8 avions chacun
- Deux hangars pour avions
- Deux hangars pour planeurs et avions
- Un atelier de maintenance
- Une place de lavage, des installations d'avitaillement en carburant
- Un bâtiment administratif avec restaurant de 50 places
- Places de stationnement pour voitures (67)

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.

## INSTANCES RESPONSABLES

*Office fédéral compétent:*  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

*Exploitant d'aérodrome:*  
Société Coopérative Aérodrome du Jura  
Case postale 86  
2905 Courtedoux

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 m<sup>3</sup> et un remblayage de 249'000 m<sup>3</sup>. Le déficit des matériaux, soit 221'400 m<sup>3</sup>, proviendront du chantier A16 (tunnel du Bois de Montaignre).

Le décapage de la terre végétale est estimé à 38'200 m<sup>3</sup> et sa remise en place à 17'800 m<sup>3</sup>. La différence, soit 20'400 m<sup>3</sup>, 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.

#### **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 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 de base à l'établissement d'un 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.

#### **Protection de la nature et du paysage, environnement:**

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 m<sup>2</sup>. 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. 1<sup>er</sup>, LPN. Les mesures viseront 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 actuelle (pas de perte de valeurs).

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 fixées dans les décisions d'approbation.

L'aérodrome se trouve complètement à l'intérieur d'une aire d'alimentation A<sub>v</sub>. Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faudra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation et respecter les exigences légales pour les futurs projets de construction et lors de l'exploitation.

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 seront 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).

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'assollement, 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'assollement. 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'assollement 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.



# Aérodrome régional Bressaucourt

