

**INSTANCE RESPONSABLE**

Service des transports et de l'énergie

**INSTANCE DE COORDINATION**

Service de l'aménagement du territoire

**AUTRES INSTANCES CONCERNÉES**

Service des ponts et chaussées (A16)

Office des forêts

Office des eaux et de la protection de la nature

Service de l'économie rurale

Commune de Courtedoux

Commune de Chevenez

Commune de Bressaucourt

**PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX**

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) du 18 octobre 2000 indique quelles sont les infrastructures aéronautiques suisses qu'il convient de maintenir et de développer, les conditions de la planification et de la coordination dans le cadre des plans directeurs et des plans d'affectation, ainsi que les procédures de concession ou d'autorisation d'exploitation, d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans.

Tout projet d'installation aéronautique doit s'inscrire dans le cadre «conceptuel» du PSIA. Le lien entre le PSIA et le plan directeur cantonal s'effectue au moyen d'un «protocole de coordination».

Le projet d'aérodrome de Bressaucourt, soutenu sans réserve par le Gouvernement jurassien, est inscrit à sa demande, au PSIA. Il figure également parmi les projets prioritaires retenus par le Programme de développement régional de l'Association régionale Jura. Le projet d'un hélicoptère a été évoqué à plusieurs reprises. Au besoin, une procédure auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en vue de modifier le PSIA en faveur d'un hélicoptère, économiquement réaliste et répondant aux exigences conceptuelles du PSIA, notamment du point de vue de la subsidiarité, pourrait être engagée.

L'idée de remplacer l'aérodrome de Porrentruy par une nouvelle installation répondant aux exigences modernes de l'aviation civile apparaît au début des années 1980 déjà. Elle bénéficie alors d'un large appui politique qui se traduit par son inscription en tant qu'objectif dans la Conception directrice d'aménagement du territoire de 1983 et dans le deuxième programme de développement économique approuvé par le Parlement jurassien en 1987.

Afin de concrétiser ces objectifs, le Gouvernement constitue en 1988 un groupe de travail chargé de choisir un site permettant d'accueillir le nouvel aérodrome. Dans son rapport, le groupe de travail retient 4 sites selon une grille d'évaluation intégrant des critères techniques, d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement. En parallèle, tous les maires d'Ajoie et du Clos du Doubs signent une résolution en faveur de l'aérodrome. Face à l'opposition des communes sur lesquelles se trouvaient les meilleurs sites potentiels, le groupe de travail poursuit ses investigations ailleurs.

La commune de Bressaucourt propose alors un site au Nord-Ouest de la localité, à proximité de la future autoroute A16. En 1995, le corps électoral de Bressaucourt accepte, à une courte majorité, le principe de réaliser un aérodrome sur le territoire communal. Le projet est inscrit dans le plan directeur cantonal en 1996 et une société coopérative est alors constituée. Elle a pour objectif la construction et l'exploitation d'un aérodrome régional à Bressaucourt.



Un nouveau scrutin populaire organisé en 2001 confirme le résultat de 1995. Le projet est accepté à 51.2%, soit avec 6 voix d'écart seulement. Les opposants contestent les prévisions quant au nombre de mouvements annuels prévus et aux places de travail créées. Ils mettent en doute les budgets prévisionnels établis et estiment que l'exploitation financière autonome d'un tel aéroport est irréaliste. Selon eux, la qualité des eaux potables des communes de Bressaucourt et de Fontenais est menacée par le projet. Le secteur constitue également un milieu naturel d'une richesse exceptionnelle qui serait partiellement détruit par le projet.

Les études de faisabilité technique et économique et d'impacts sur l'environnement ont été réalisées. Le canton du Jura, les communes et la Confédération ont engagé le processus de coordination entre partenaires concernés demandé par le PSIA, en mars 2001. En juin 2002, la société coopérative porteuse du projet adresse le rapport d'impact sur l'environnement au Service de l'aménagement du territoire et à l'Office des eaux et de la protection de la nature pour examen préalable. Il a fait l'objet d'une coordination interne au Canton. La publication officielle du projet a eu lieu le 10 septembre 2003 (JO No 30).

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est l'autorité compétente pour délivrer la concession d'exploitation et approuver les plans de construction. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) approuve le règlement d'exploitation. Il est également chargé de la mise en consultation du dossier auprès des tiers, des services cantonaux concernés et des communes, de recueillir les éventuelles oppositions et de les traiter dans les décisions. Le Service de l'aménagement du territoire coordonne la position cantonale lors de la consultation et organise les séances de conciliation. A ce titre, il a organisé une séance de conciliation relative au plan de la zone de sécurité de Bressaucourt.

Le Conseil fédéral a adopté le 18 août 2004 la fiche du PSIA relative aux objectifs et exigences concernant l'installation de Bressaucourt (fiche de mise en œuvre, partie III C). En date du 30 mai 2005, le DETEC a octroyé la concession fédérale d'exploitation à l'aéroport régional de Bressaucourt. Le DETEC a également approuvé les plans de construction de l'installation ainsi que le plan de zone de sécurité. A la même date, l'OFAC a approuvé le règlement d'exploitation. Les décisions d'octroi de la concession, d'approbation des plans et d'approbation du règlement d'exploitation ont fait l'objet de recours. Ces derniers sont actuellement pendants auprès de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN).

Par ailleurs, deux initiatives cantonales contre le projet d'aéroport de Bressaucourt et pour la protection des paysages bocagers ont été déposées en été 2004 à la Chancellerie cantonale. La première initiative a été rejetée par le Tribunal fédéral. La seconde sera traitée par le Parlement, voire soumise au vote populaire.

---

## CONCEPTION DIRECTRICE

Art. 2 : 2 Aménager les conditions-cadres favorables au développement économique.

Art. 3 : 1 Positionner le Canton pour capter les flux externes et tirer parti du dynamisme des régions urbaines voisines en valorisant ses atouts, en développant des complémentarités et en intensifiant les relations.



## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- 1 Le projet d'aérodrome est coordonné à la réalisation du remaniement parcellaire agricole de Bressaucourt et à la construction de la section 3 de l'A16. Les synergies entre ces trois projets sont dégagées pour l'acquisition des terrains nécessaires, l'aménagement des chemins d'accès et des réseaux et l'utilisation de matériaux de remblais.
- 2 Le projet d'aérodrome s'inscrit dans la politique de développement durable engagée par le canton du Jura. Toutes les mesures économiquement supportables doivent être prises pour minimiser les atteintes à l'environnement et au paysage :
  - la qualité des ressources en eau doit être durablement garantie ;
  - les compensations écologiques de l'aérodrome, de l'A16 et du remaniement parcellaire de Bressaucourt sont coordonnées et mises en synergie ;
  - les valeurs limites de planification définies dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) sont respectées en tout lieu.
- 3 Les régions sensibles, qui pourraient avoir une vocation de zone de silence au sens de la fiche «Tourisme», telle la région du Doubs cataloguée dans l'IFP, devraient être évitées de survol le plus possible, notamment au moyen d'une «charte des pilotes».
- 4 La desserte publique du site est assurée par Publicar.
- 5 Mise à part le restaurant et les ateliers mécaniques faisant partie des installations aéronautiques, les autres constructions annexes éventuelles sont du ressort exclusif des procédures cantonales. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est néanmoins consulté dans tous les cas.

## MANDAT DE PLANIFICATION

### NIVEAU CANTONAL

Le Service de l'aménagement du territoire :

- a) assure la coordination du projet au sein du Canton et avec l'OFAC ;
- b) veille à ce que soient indiqués, dans les plans de zones des communes, le périmètre de l'aire requise par les installations (périmètre d'aérodrome) ainsi que la zone de sécurité de l'aérodrome ;
- c) veille au respect des procédures pour la construction des bâtiments annexes qui ne sont pas directement soumis à la législation sur l'aviation civile ;
- d) veille au respect des dispositions du plan de la zone de sécurité ;
- e) reçoit les annonces concernant les obstacles et les transmet à l'OFAC.

Le Service des ponts et chaussées assure la coordination avec la construction de l'A16 (pistes de chantier, remblais, etc.).

Le Service de l'économie rurale assure la coordination avec le remaniement parcellaire agricole.

L'Office des eaux et de la protection de la nature veille au respect des exigences fixées dans le rapport d'impact sur l'environnement et celles qui découlent de l'autorisation fédérale.



### NIVEAU COMMUNAL

Les communes indiquent dans leur plan de zones, le périmètre d'aérodrome et la zone de sécurité de l'aérodrome. Elles précisent dans leur règlement que les installations aéronautiques implantées dans le périmètre d'aérodrome relèvent des compétences fédérales et que pour les autres, l'OFAC doit être consulté. Elles respectent les dispositions du plan de zone de sécurité lors des procédures de permis de construire.

La commune de Bressaucourt :

- a) se réserve, dans le cadre du remaniement parcellaire, les terrains nécessaires à l'implantation de l'aérodrome régional ;
- b) établit, en cas de projet de construction dépassant le cadre de la législation sur l'aviation civile, les bases réglementaires pour la nouvelle affectation du sol.

### RÉFÉRENCES

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et Office fédéral du développement territorial (ODT) (2000), Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Parties I-IIIB et Annexes, Berne.

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et Office fédéral du développement territorial (ODT) (2000), Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Rapport explicatif et rapport d'examen concernant la décision du 18.10.2000, Berne.

Nusbaumer D. et al. (1989), Etude pour l'implantation d'un aérodrome régional en Ajoie, Delémont: République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire.

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) (2003), Aérodrome de Bressaucourt. Protocole de coordination. Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), Berne.

Beuchat S. et al. (RWB Ingénieurs-Conseils) (2000), Actualisation de l'étude pour l'implantation d'un aérodrome régional en Ajoie. Rapport technique, Delémont: République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire.

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) (2004), La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations, Berne.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (2004), Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Partie IIIC, fiche par installation JU-1 Bressaucourt et rapport explicatif, Berne.