Bundesverwaltungsgericht

Tribunal administratif fédéral

Tribunale amministrativo federale

Tribunal administrativ federal

Cour I
A-2081/2006
{T 0/2}

Arrêt du 17 décembre 2007

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),
Kathrin Dietrich, Florence Aubry Girardin, juges,
Gilles Simon, greffier.

Parties

1. **Association des opposants au projet d'aérodrome de Bressaucourt**,
A._____ **et B.**_____,
C._____,
et **consorts**
tous représentés par l'Association des opposants au projet d'aérodrome de Bressaucourt,
recourants 1,
2. **WWF Suisse**,
Association Transports et Environnement (ATE),
tous les 2 représentés par Maître Raphaël Dallèves, avocat,
recourants 2,

contre

Société Coopérative Aérodrome du Jura,
représentée par Maître Pierre Moreillon, avocat,
intimée,

et

1.**Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)**,

2. **Département fédéral de l'environnement, des trans ports, de l'énergie et de la communication (DETEC)**, autorités inférieures.

Objet

Implantation d'un aérodrome à Bressaucourt; décisions du DETEC et de l'OFAC du 30 mai 2005.

Faits :

A. Par courrier du 31 juillet 2003, la Société Coopérative Aérodrome du Jura Bressaucourt (ci-après SCAJ) a déposé une demande d'octroi de concession fédérale d'exploitation, une demande d'approbation des plans et une demande d'approbation du règlement d'exploitation pour un aérodrome à construire à Bressaucourt. Dites demandes étaient accompagnées de plans, d'un rapport technique, d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et ses annexes, d'un dossier d'exploitation et d'un dossier de sécurité. La requête expose en bref que la future installation est destinée à remplacer l'actuelle installation de Porrentruy Courtedoux, laquelle serait problématique compte tenu des inondations fréquentes du site et des immissions de bruit sur la région de Porrentruy. La requérante indique également que la future installation fait déjà l'objet d'une procédure de protocole de coordination entre les autorités communales, cantonales et fédérales concernées afin d'élaborer la fiche par objet du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Elle indique que la piste de 800 mètres améliorera sensiblement la sécurité pour les usagers et devra permettre un développement de l'activité aéronautique en Ajoie, contribuant ainsi à la prospérité économique de la région, voire du canton dans son entier. Les projets visent également à compléter le réseau des aérodromes régionaux du pays.

B. Par avis insérés dans la Feuille fédérale du 9 septembre 2003 (FF 2003 p. 5549) et dans le Journal officiel du canton du Jura du 10 septembre 2003 (JO N° 30 2003, p. 512), l'OFAC a mis les projets à l'enquête publique. Les avis de mise à l'enquête précisaient que seule une personne physique ou morale désireuse d'exploiter l'aérodrome de Bressaucourt était légitimée à interjeter opposition contre la demande de concession d'exploitation.

C. Par courriers des 1er, 2, 3, 4, 7, 8 et 9 octobre 2003, une quinzaine de personnes et associations ont formé opposition contre les trois demandes citées plus haut. Parmi les opposants figurent B._____ (opposition du 1er octobre 2003), le WWF Suisse représenté par sa section du Jura (opposition du 1er octobre 2003), C._____ (opposition du 3 octobre 2003), l'Association des opposants au projet d'aérodrome de Bressaucourt (AOPAB) (opposition du 7 octobre 2003 et l'Association Transports et Environnement (ATE) Suisse, représentée par sa section jurassienne (opposition du 7 octobre 2003).

Toutes les oppositions sont dirigées contre les trois demandes de la SCAJ du 31 juillet 2003 et hormis celle de C._____, elles présentent globalement le même contenu.

S'agissant de la demande de concession d'exploitation, les opposants, qui contestent ne pas avoir qualité pour agir dans ce contexte, considèrent en bref que l'installation projetée ne répond pas à un besoin dans la mesure où les estimations de trafic sont surévaluées et que l'installation actuelle pourrait être améliorée sans difficultés particulières et à moindre frais. Ils considèrent en outre que les études ayant abouti au choix du site de Bressaucourt ont été mal faites et que, sous l'angle financier, le projet n'est pas viable.

S'agissant de la demande d'approbation du règlement d'exploitation, ils invoquent en bref une violation des dispositions en matière de protection contre le bruit, en matière de protection de l'air, en matière de sécurité aérienne et de sécurité tout court.

S'agissant enfin de la demande d'approbation des plans, ils considèrent que le projet ne répond pas aux exigences légales en matière de protection contre le bruit et l'air en phase de chantier, de protection des eaux, de protection des sols, de protection des forêts, de protection de l'agriculture, de protection de la flore, de la faune et du paysage. Ils considèrent également que le projet viole les dispositions applicables en matière d'aménagement du territoire et ne répond pas aux impératifs de développement durable.

D. Par décision du 18 août 2004, le Conseil fédéral a adopté la fiche de coordination du PSIA concernant l'aérodrome de Bressaucourt (fiche JU-1, partie III**C** / 3è série du PSIA). Le projet y est décrit comme une nouvelle installation projetée faisant partie du réseau des aérodromes régionaux. L'installation a pour vocation d'accueillir 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. La fiche indique que le champ d'aviation de Porrentruy Courtedoux sera mis hors-service dès que la nouvelle installation sera en fonction. Il y est également indiqué que les procédures relatives à l'octroi de la concession, à l'approbation du règlement d'exploitation et des plans sont encore en cours. Enfin, il est fait référence à des mesures de compensation à prendre en matière de nature et de paysage, aux précautions à prendre en matière de protection des eaux, à une éventuelle demande de défrichement et à

la coordination du projet avec les projets de l'A16 et de remaniement parcellaire à Bressaucourt.

E. En date du 30 mai 2005, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), déclarant irrecevables toutes les oppositions en matière de concession, a octroyé la concession d'exploitation à la SCAJ.

Par une seconde décision du même jour, il a approuvé les plans de l'installation et rejeté toutes les oppositions. La décision d'approbation des plans comporte notamment de nombreuses exigences en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage, exigences sur lesquelles il sera revenu ci-dessous. Enfin, la décision approuve également la demande de défrichement introduite en date du 17 septembre 2004.

F. Par décision du 30 mai 2005, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), rejetant toutes les oppositions, a approuvé le règlement d'exploitation projeté par la requérante, imposant également quelques exigences en matière de protection de l'environnement.

G. Par mémoire du 29 juin 2005 et mémoire complémentaire du 29 août 2005, l'Association des opposants à l'aérodrome de Bressaucourt (ci-après recourants 1) agissant pour son propre compte et pour le compte de A._____ et B._____, D._____, E._____, F._____ et G._____, H._____, I._____, J._____, K._____, L._____, M._____, N._____ et O._____, P._____, tous domiciliés à Bressaucourt, Q._____ et R._____, tous deux domiciliés à Courgenay, S._____, T._____, U._____, V._____et W._____, tous les cinq domiciliés à Chevenez, a interjeté recours contre les trois décisions susmentionnées par devant la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN, ci-après la Commission de recours). Elle conclut à l'annulation des trois décisions, contestant en particulier la sanction d'irrecevabilité des oppositions à l'octroi de la concession d'exploitation et invoquant la violation du droit d'être entendu, la violation des normes en matière de protection de l'environnement (protection de l'air et contre le bruit, protection des eaux, protection des sols), de la nature et du paysage (défrichement, flore et faune) et en matière d'aménagement du territoire (quant au choix du site de Bressaucourt).

Par mémoire non daté, mais reçu par la Commission en date du 1er juillet 2005, C._____ a également interjeté recours contre les trois décisions. Il invoque une supposée modification du projet qui deviendrait un projet destiné à l'aviation militaire et conteste que le projet puisse bénéficier d'une subvention cantonale; enfin, il considère que le RIE ne saurait être considéré comme complet vu le changement présumé d'affectation du projet.

Par courrier du 12 août 2005, C._____ a déclaré se joindre au recours déposé par les recourants 1.

Par mémoire du 30 juin 2005 et mémoire complémentaire du 29 août 2005, le WWF Suisse et l'ATE, tous deux représentés par Maître Raphaël Dallèves, avocat à Sion (ci-après recourants 2), ont interjeté recours contre les trois décisions susmentionnées. Ils concluent à l'annulation des décisions et leurs griefs reprennent à peu de choses près les griefs des recourants 1. Jugeant que la répétition des motifs de l'opposition serait fastidieuse à ce stade, les recourants 2 indiquent de surcroît que le contenu de leurs oppositions est censé être "repris dans son intégralité" dans les mémoires de recours.

H. Le 27 octobre 2005, le DETEC a formulé ses observations, aussi bien concernant les griefs dirigés contre les décisions d'octroi de la concession et d'approbation des plans, que contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation. Il conclut au rejet des recours dans la mesure où ils sont recevables, tout en admettant deux compléments au dispositif de la décision d'approbation des plans et plus précisément en introduisant deux charges, l'une ayant trait à la force obligatoire de la directive "Protection de l'air sur les chantiers" de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP; Office fédéral de l'environnement depuis le 1er janvier 2006, ci-après OFEV) et l'autre prescrivant la réalisation de l'infiltration de la voie d'accès conformément aux indications de l'OFEV, indications qui figurent dans les "Instructions sur la protection des eaux lors de l'évacuation des voies de communication" de 2002.

I. Par mémoire du 31 octobre 2005, la SCAJ, ci-après l'intimée, représentée par Maître Pierre Moreillon, avocat à Lausanne, a produit sa réponse aux recours, concluant à leur rejet dans la mesure où ils sont recevables.

J. Par écrit du 31 octobre, l'OFEV a pris position sur les recours. Cette prise de position sera examinée plus avant.

K. Par mémoire du 27 février 2006, les recourants 1 ont produit une réplique. Ils confirment leurs griefs et maintiennent leur conclusions.

Par mémoire de réplique du 3 mars 2006, les recourants 2 ont également maintenu leurs conclusions.

L. Par courrier du 3 mars 2006, l'intimée a produit des observations à propos de la prise de position de l'OFEV, tout en se réservant la faculté de déposer d'autres documents ultérieurement.

M. Par courrier du 2 mai 2006, l'OFEV, à nouveau consulté, a maintenu sa prise de position du 31 octobre 2006, tout en apportant une précision.

N. Par mémoire du 4 mai 2006, l'intimée a produit une duplique accompagnée d'une attestation de la Commune de Bressaucourt, du 22 mars 2006. Elle maintient ses conclusions et considère que les deux charges complémentaires à la décision d'approbation des plans proposées par le DETEC sont inutiles.

O. Par courrier du 5 mai 2006, le DETEC a pris position sur les répliques et les écrits de l'OFEV. Il maintient ses conclusions.

P. En date du 1er septembre 2006, la Commission a adressé une citation pour vision locale aux parties, aux autorités de première instance et à l'OFEV. L'ordonnance comportait également diverses questions à l'adresse de l'OFEV. Le 2 octobre 2006, la Commission de recours a organisé une vision locale réunissant des représentants des recourants, de l'intimée, des autorités de première instance et de l'OFEV. Un procès-verbal a été dressé et un dossier photographique a été établi.

Q. Par courrier du 12 octobre 2006, l'OFEV a produit des observations au procès-verbal de la vision locale, joignant également quelques pièces.

Par courrier du 26 octobre 2006, l'OFAC a également transmis ses observations au procès-verbal de la vision locale, accompagnées de précisions.

Par courrier du 27 octobre 2006, l'intimée a également produit ses observations au dit procès-verbal, annexant divers documents.

R. Par courrier du 15 novembre 2006, le Ministre du Département de l'environnement et de l'équipement du canton du Jura a émis diverses considérations sur la question du choix de site pour la réalisation de l'aérodrome régional.

S. Par courrier du 19 décembre 2006, l'Office fédéral du développement territorial (ci-après ARE), auquel la Commission de recours avait adressé diverses questions, a fourni une prise de position sur les recours ainsi que des réponses aux dites questions.

T. En date du 31 décembre 2006, la Commission de recours a cessé toute activité et le dossier a été transmis au Tribunal administratif fédéral (ci-après TAF) comme objet de sa compétence à compter du 1er janvier 2007. Par ordonnance du 7 février 2007, le juge instructeur a annoncé la composition du collège du TAF appelé à statuer sur le sort de la cause. Dans la même ordonnance, le TAF a demandé à l'intimée de produire un plan de gestion des mesures de compensation correspondant aux exigences formulées jusqu'alors par l'OFEV.

U. Par écrit du 29 mars 2007, l'intimée a produit le plan de gestion demandé. L'OFEV a pris position sur ce nouveau document en date du 11 mai 2007. Les recourants 1 ont fait de même en date du 10 juin 2007.

V. Par mémoire du 21 juin 2007, l'intimée a produit ses observations finales en la cause. Elle conclut au rejet des recours.

Par mémoire du 21 juin 2007, l'OFAC, exprimant également la position du DETEC, en fait de même.

Par mémoire du 25 juin 2007, les recourants 2 ont également produit des observations finales, maintenant leurs conclusions.

W. Par ordonnance du 28 juin 2007, le TAF a annoncé un changement en la personne du juge instructeur dans le collège appelé à statuer sur le sort de la cause. Un délai de récusation a été fixé, lequel s'est écoulé sans avoir été utilisé.

Droit :

1. En vertu des articles 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA, RS 748.0) et 33 let. d de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32), le Tribunal administratif fédéral (TAF) connaît des recours contre les décisions au sens de l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021). En vertu de l'article 53 al. 2 LTAF, il est compétent pour connaître des recours pendants devant les Commissions fédérales de recours et d'arbitrage au 1er janvier 2007, en l'espèce la CRINEN, en appliquant le nouveau de droit de procédure, à savoir principalement la PA, à moins que la LTAF n'en dispose autrement (art. 37 LTAF). Aux termes de l'article 33 let. d LTAF précité, le recours est recevable contre les décisions de la chancellerie fédérale, des départements et des unités de l'administration fédérale qui leur sont subordonnées ou administrativement rattachées. Le DETEC est un département; quant à l'OFAC, il est une unité de l'administration subordonnée au premier.

1.1 Les deux décisions du DETEC sont bien des décisions au sens de l'article 5 PA. Elles n'entrent pas dans le champ d'exclusion de l'article 32 LTAF. Le TAF est donc bien compétent pour traiter des recours dirigés contre ces deux décisions. L'une d'elles octroie une concession d'exploitation d'un aérodrome régional à l'intimée et déclare irrecevables les oppositions formulées à ce propos et la seconde approuve les plans de construction du dit aérodrome tout en rejetant les oppositions.

1.2 Quant à la décision de l'OFAC, elle porte sur l'approbation du règlement d'exploitation du futur aérodrome; elle est donc également une décision au sens de l'article 5 PA, laquelle n'entre pas non plus dans le champ d'exclusion de l'article 32 LTAF. Le TAF est également compétent pour connaître des recours dirigés contre cette dernière décision.

1.3 Interjetés dans les formes et délais prescrits par les articles 50 et 51 PA, les recours sont recevables quant à la forme stricto sensu.

2. En vertu de l'article 48 al. 1 let. a c PA, dispose de la qualité pour recourir quiconque a participé à la procédure devant l'autorité inférieure ou, ayant été privé de la possibilité de le faire, est particulièrement touché par la décision attaquée, respectivement a un

intérêt digne de protection à son annulation ou sa modification. Conformément à la jurisprudence, un intérêt digne de protection sera reconnu lorsque la situation juridique ou de fait peut être modifiée par la décision que sera amenée à prendre l'autorité de recours (cf. notamment ATF 131 I 164, consid. 6.4; 120 Ib 355, consid. 3b; 126 II 258; 130 V 563, consid. 3.3).

Les recourants sont respectivement des particuliers qui s'estiment touchés par la création d'un nouvel aérodrome à Bressaucourt et deux associations d'importance nationale au sens de l'article 55 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01) et, pour l'une d'entre elles, également au sens de l'article 12 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451). En effet, ces deux associations sont mentionnées dans l'ordonnance du 27 juin 1990 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).

Dès lors que les recourants dans la présente cause sont destinataires des décisions attaquées, ils ont un intérêt au recours au sens de l'article 48 PA.

3. Peuvent être invoqués devant le Tribunal administratif fédéral : la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents et l'inopportunité (art. 49 PA).

4. Il sied de préciser en tout premier lieu que les recourants déclarent expressément interjeter recours contre les trois décisions, y compris la décision d'octroi de la concession d'exploitation, et ce malgré la jurisprudence du Tribunal Fédéral, jurisprudence dont ils contestent le bien-fondé. Les recourants entreprennent donc cette dernière décision dans sa totalité et non pas seulement sous l'angle de l'irrecevabilité de leurs oppositions. Ils soulèvent dès lors des griefs relatifs à l'octroi de la concession. Ceux-ci ne sont pas recevables ici. En effet, lors même la présente décision reconnaîtrait-elle que c'est à tort que le DETEC a déclaré les oppositions irrecevables, les griefs relatifs à l'octroi de la concession d'exploitation ne seraient pas examinés par le TAF. En tant qu'autorité de recours, il n'examine pas les griefs au fond lorsque l'autorité de première instance n'est pas entrée en matière (ATF 123 V 335; ATF 118 Ib 134, consid. 2 et 3; PIERRE MOOR, Droit administratif,

vol. II, 2ème édition, Berne 2002, chapitre 5.4.2.1). En d'autres termes, le TAF n'examinera que la question de savoir si c'est à juste titre que la décision portant octroi de la concession d'exploitation a déclaré irrecevables les oppositions des ci-devant recourants (consid. 6 et suivants ci-après).

5. Invoquant une violation du droit d'être entendu car les décisions entreprises n'auraient pas, selon eux, traité les griefs avancés au stade de l'opposition, les recourants 2 exposent ne pas avoir d'autre choix que de répéter purement et simplement l'argumentation contenue dans leurs oppositions, dont le contenu serait censé être repris dans son intégralité au stade du recours. Par ailleurs, toujours selon les recourants, une telle manière de procéder serait suffisante vu l'effet dévolutif complet du recours devant la commission fédérale de recours.

Aux termes de l'article 62 PA, le recours a un effet dévolutif complet, lequel permet à l'autorité de recours de modifier ou d'annuler une décision d'office et nonobstant l'argumentation des parties, lorsqu'il apparaît que ladite décision viole le droit fédéral. Le TAF dispose de la même faculté que les anciennes commissions fédérales de recours. Cela ne dispense toutefois pas les recourants de motiver leurs recours en vertu de l'article 52 PA. Dans ce cadre, le simple renvoi aux oppositions ne saurait être considéré comme une motivation suffisante (dans ce sens, ANDRÉ MOSER/PETER UEBERSAX, Prozessieren vor eidgenössischen Rekurskommissionen, Bâle et Francfort-sur-le-Main 1998, p.78 n. marg. 2.91 et arrêt du Tribunal Fédéral dans la cause 2A. 656/2006 du 15 octobre 2007). En l'espèce, il convient d'autant plus d'appliquer cette règle que l'un des recours émane d'un avocat et que de surcroît, les recourants se sont vu octroyer un délai pour compléter leur écriture. Dès lors, le TAF n'examinera que les griefs avancés au moins sommairement par les recourants et non la totalité des griefs qui avaient été avancés au stade de l'opposition.

6. Il convient donc dans un premier temps d'examiner si c'est à juste titre que le DETEC a déclaré irrecevables les oppositions dirigées contre l'octroi de la concession d'exploitation.

6.1 Les recourants exposent en substance qu'il serait malaisé de distinguer, parmi les divers griefs qu'ils entendent soulever, lesquels ont trait à la concession, lesquels ont trait à l'approbation des plans et lesquels ont trait au règlement d'exploitation. Cette difficulté alléguée

justifierait, selon eux, que la légitimation active leur soit reconnue pour s'opposer à l'octroi de la concession d'exploitation. Par ailleurs, l'octroi de la concession représenterait un fait accompli empêchant toute opposition de principe à l'aérodrome dès lors qu'aux termes de l'article 36*a* LA, le concessionnaire a l'obligation d'admettre des usagers. Les recourants invoquent également une violation de l'article 12 al.1 let. c de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1); ils allèguent en substance que la concession ne saurait être octroyée si le règlement d'exploitation n'a pas été approuvé et n'est pas entré en force; considérer ce point autrement reviendrait à violer l'article 25*a* de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Enfin, l'adoption du PSIA par le Conseil fédéral créée déjà un état de fait accompli puisqu'il est adopté sans que les particuliers ne puissent s'y opposer ; dès lors, il paraît justifié aux yeux des recourants de pouvoir s'opposer également à l'octroi de la concession.

6.1.1 La question de la qualité pour agir contre l'octroi d'une concession d'exploitation a déjà été tranchée à plusieurs reprises par la jurisprudence (ATF 129 II 331, consid. 2.1 et arrêt du TF du 8 juillet 2003 [1A.61/2003, consid. 2.2]). Ces arrêts concernent des cas dans lesquels l'autorité de première instance avait dans un premier temps admis la qualité pour s'opposer à l'octroi de la concession et ce n'est qu'au stade du recours que le Tribunal Fédéral a décrété que des tiers tels que les recourants ne pouvaient pas recourir contre l'octroi de la concession, faute d'intérêt au recours au sens de l'article 48 PA.

Dans la présente cause, l'autorité de première instance a dénié la qualité de parties (article 6 PA) aux ci-devant recourants. A teneur de cette disposition, ont qualité de partie les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisations ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision. La qualité de partie au sens de l'article 6 PA semble être plus restrictive que la qualité pour recourir au sens de l'article 48 PA. En réalité, il n'en est rien: ces deux notions se recoupent parfaitement (PIERRE MOOR, op. cit. n° 2.2.5.5.). Il en découle que la qualité de partie se définit de manière identique à la légitimation au recours. Les parties ne peuvent cependant pas faire valoir de plus amples griefs que ceux qu'elles seraient admises à faire valoir dans le cadre d'un recours. Dès lors, la jurisprudence

développée par le Tribunal Fédéral vaut également pour la légitimation active au stade de la procédure de première instance.

6.1.2 La jurisprudence mentionnée ci-dessus (consid. 6.1.1) a été rendue dans le cadre de procédures au cours desquelles le DETEC et l'OFAC avaient rendu simultanément et respectivement une décision d'octroi de concession et une décision d'approbation du règlement d'exploitation. En bref, la Haute Cour a considéré que le contenu et la portée de la concession doivent être clairement distingués de ceux du règlement d'exploitation. Ainsi, aux termes de l'article 36*a* LA, l'octroi de la concession correspond à un acte de puissance publique par lequel est concédé à un tiers, dans l'intérêt public, le droit d'exploiter une installation aéronautique avec l'obligation générale et de principe, pour le concessionnaire, de le faire conformément à la loi. En sus de l'article 36*a* LA, l'article 10 al.1 OSIA précise le contenu de la concession : il s'agit du droit d'exploiter un aérodrome à titre commercial et, en particulier de prélever des taxes. Le concessionnaire a effectivement l'obligation d'admettre les usagers du trafic national et international ce qui implique de mettre les infrastructures à disposition mais sous réserve des restrictions découlant du règlement d'exploitation.

Définie de la sorte, la concession d'exploitation n'impose aucune obligation ni inconvénient à des tiers, puisqu'elle n'a, en elle-même, aucun effet par exemple sur le bruit éventuel, le paysage ou l'approvisionnement en eau de la population. Vu son contenu, seuls des tiers ayant également souhaité obtenir la concession auraient été légitimés à interjeter opposition. Dès lors, c'est à juste titre que les oppositions des recourants ont été déclarées irrecevables, car eux-mêmes ne sont en aucun cas touchés par l'octroi ou non de la concession d'exploitation. Le fait que le concessionnaire ait l'obligation d'admettre les usagers ne change rien à l'affaire.

6.1.3 Les recourants prétendent que dans la présente cause, la mise à l'enquête simultanée des trois volets du projet (concession, règlement d'exploitation et approbation des plans) créait une situation si complexe qu'il serait impossible de démêler les griefs en fonction de l'acte auquel ils entendaient s'opposer.

La jurisprudence susmentionnée a également défini le contenu du règlement d'exploitation. Il règle le détail de l'organisation de l'exploitation ainsi que les procédures d'approche et de décollage

(art. 36*c* LA, 10 al. 2 OSIA a contrario, 23 OSIA et jurisprudence précitée). Dès lors, les conséquences de l'exploitation sur l'aménagement du territoire et l'environnement sont examinées dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation, lequel est de la compétence de l'OFAC.

Dans le cas d'espèce, le DETEC a simultanément mis à l'enquête les plans pour la construction de l'aérodrome. La jurisprudence exposée ci-dessus est applicable par analogie à la présente cause, dans la mesure où le contenu de cette décision d'approbation des plans se distingue, lui aussi, nettement de l'octroi de la concession tel que défini ci-dessus. La décision d'approbation des plans concerne la construction ou la modification d'infrastructures servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (art. 37 LA). Les effets de ces infrastructures sur l'aménagement du territoire et l'environnement sont évalués dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et non dans celle relative à la concession d'exploitation.

Contrairement à ce que prétendent les recourants, il n'est donc pas si malaisé de distinguer quelles questions doivent être examinées dans chacune des trois décisions ici entreprises. Dès lors, le grief relatif à la complexité supposée des trois procédures simultanées comme prétexte à la reconnaissance de la qualité pour interjeter opposition contre l'octroi de la concession d'exploitation doit être déclaré mal fondé.

6.1.4 Les recourants allèguent encore que la concession ne saurait être octroyée tant que le règlement d'exploitation n'a pas fait l'objet d'une décision d'approbation entrée en force. Ils invoquent l'article 12 al. 1 let. c OSIA et 25*a* LAT.

Comme précisé déjà dans la jurisprudence précitée (ATF 129 II 331, consid. 2.1 et arrêt du Tribunal fédéral du 8 juillet 2003 [1A.61/2003, consid. 2.2]), l'article 12 al. 1 let. c OSIA prescrit que la concession est octroyée lorsque le règlement d'exploitation peut être approuvé. En premier lieu, il découle de la formulation même de cette disposition qu'elle n'a en aucun cas les effets que lui prêtent les recourants. En réalité, lorsqu'il s'agit d'octroyer une concession d'exploitation, le DETEC consulte l'OFAC, autorité compétente pour l'approbation du règlement d'exploitation, afin de déterminer si ce dernier peut l'approuver; le DETEC vérifie ainsi que le concessionnaire ait fait le

nécessaire pour exercer la tâche d'intérêt public qui lui est confiée. Nonobstant cela, ce qui précède ne signifie pas encore que la concession et le règlement d'exploitation sont si intimement liés l'un à l'autre que la première ne saurait subsister sans le second et vice-versa. Même s'il devait s'avérer, après l'octroi de la concession, que le règlement d'exploitation viole le droit fédéral, celle-ci ne deviendrait pas caduque de plein droit; le DETEC pourrait tout au plus la retirer sans indemnité tout en prenant les mesures nécessaires à la poursuite de l'exploitation de l'aéroport (art. 16 OSIA). Dès lors, l'argumentation relative à l'article 12 al. 1 let. c OSIA n'est pas pertinente : même un hypothétique refus d'approbation du règlement d'exploitation n'aurait pas pour effet de mettre en question l'octroi de la concession et encore moins de conférer aux recourants une quelconque qualité de partie à la procédure relative à la concession.

Quant à l'article 25*a* LAT, il a pour but de coordonner les procédures relatives à l'implantation ou à la transformation d'une construction lorsque ladite construction nécessiterait plusieurs décisions (et donc plusieurs procédures) d'autorités différentes et il prescrit que les décisions ne doivent pas être contradictoires. Cette disposition n'amène toutefois pas le TAF à considérer qu'une éventuelle non-approbation du règlement d'exploitation aurait pour effet d'empêcher tout octroi de concession ou de donner aux recourants une quelconque légitimation à s'opposer à l'octroi de la concession. D'abord parce que cette disposition régit le cas dans lequel plusieurs autorisations seraient nécessaires pour le "même objet", ce qui n'est justement pas le cas ici, puisque la concession, le règlement d'exploitation et l'approbation des plans sont clairement distincts (cf. consid. 6.1.3 ci-dessus). Ensuite parce que dans le cas de projets qui sont de la compétence des autorités fédérales, comme c'est le cas en l'espèce, c'est la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la simplification et la coordination des procédures qui serait applicable (RO 1999 3091 et FF 1998 2219, ci-après loi sur la coordination des procédures) et plus précisément les modifications induites par cette loi qui s'appliquerait, si, justement, les objets des décisions ici considérées n'étaient pas distincts. La loi fédérale susmentionnée a modifié la LA, prescrivant qu'un projet doit faire l'objet d'une coordination formelle, c'est-à-dire que lorsqu'un seul projet nécessite plusieurs autorisations, une seule autorité statue. Le but de cette loi est d'assurer la coordination matérielle par le biais de la coordination formelle. Or, la loi sur la coordination qui a notamment modifié la LA, prévoit expressément que

les autorités appelées à statuer respectivement sur l'octroi de la concession et l'approbation du règlement d'exploitation ne sont pas les mêmes. Dès lors, l'article 25*a* LAT n'attribue pas davantage aux recourants une quelconque légitimation pour recourir contre l'octroi de la concession par le DETEC.

6.2 Les recourants invoquent encore disposer de la qualité pour entreprendre l'octroi de la concession d'exploitation car l'adoption du PSIA par le Conseil fédéral les placerait devant un fait accompli puisque ce plan, singulièrement la fiche de l'aérodrome de Bressaucourt, a été adoptée sans qu'ils puissent intervenir en qualité de partie dans cette procédure.

6.2.1 En l'espèce, la fiche du PSIA concernant le projet querellé a été adoptée postérieurement à la mise à l'enquête du projet ici considéré, puisqu'elle date du 18 août 2004 (consid. en faits D ci-dessus). Il n'en demeure pas moins que la procédure d'adoption du PSIA se déroulait en parallèle et qu'en effet, les recourants n'ont pas pu s'exprimer dans ce cadre particulier. Ce fait avait été mentionné dans leur opposition.

6.2.2 Aux termes de l'article 13 LAT, pour exercer celles de ses activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, la Confédération procède à des études de base; elle établit les conceptions et plans sectoriels nécessaires et les fait concorder. Conformément aux articles 14 et suivants de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l aménagement du territoire (OAT, RS 700.01), les plans sectoriels doivent contenir des indications sur la manière dont la Confédération entend faire usage de sa liberté d'appréciation en matière d'aménagement; ils définissent en particulier les objectifs visés dans les domaines en question et comment ces objectifs seront conciliés avec l'aménagement du territoire, ainsi que les priorités, les modalités et les moyens envisagés pour l'exercice de l'activité concernée. L'article 15 OAT règle les exigences de forme et de contenu d'un plan sectoriel. S'agissant des activités aéronautiques, lesquelles ont à l'évidence un effet sur l'organisation du territoire, l'article 3*a* OSIA impose à la Confédération d'établir le PSIA; ce dernier doit fixer le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales; les effets sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement doivent également y être décrits (art. 3*a* al. 2 OSIA). Les plans sectoriels de la Confédération sont élaborés en étroite collaboration avec les cantons,

les communes et avec la participation de la population (art. 4 al. 2 LAT et 17 à 19 OAT); cette procédure de consultation n'aménage toutefois aucune voie de droit contre le plan sectoriel (ATF du 8 juillet 2003 dans la cause 1A.64/2003, consid. 6.1.3), lequel n'est juridiquement contraignant que pour les autorités et les particuliers ou organisations chargés de l'exécution de tâches d'intérêt public (article 22 OAT et 3*a* OSIA). Les particuliers touchés par une décision qui met en oeuvre le plan sectoriel ne peuvent donc qu'agir contre cette décision, mais non s'en prendre au plan sectoriel lui-même (ATF précité et arrêt précité du 8 avril 2003, A1.226/2002, consid. 4.1, et PIERMARCO ZEN-RUFFINEN / CHRISTINE GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne, 2001, p. 96 ss; cf. également, en matière de routes nationales l'arrêt du Tribunal fédéral du 18 octobre 2006 en la cause 1E.8/2006).

6.2.3 Comme relevé ci-dessus, la fiche de l'aérodrome de Bressaucourt (partie III**C** / 3è série JU-1) a été adoptée par le Conseil fédéral en date du 18 août 2004, avec la mention "coordination réglée" (cf. page 3 de la fiche par objet susmentionnée). La fiche en question définit l'aérodrome de Bressaucourt comme un aéroport d'importance régionale au sens des articles 36*a* LA et 10 et suivants OSIA. Dès lors, conformément à ces dispositions, l'exploitation de cette installation suppose si les autorités décident, comme c'est le cas en l'espèce, de concrétiser ce projet l'octroi d'une concession. Cet état de fait ne change toutefois rien au contenu de ladite concession tel que défini ci-dessus (consid. 6.1.2). Partant, le fait que la procédure d'adoption de la fiche par objet du PSIA concernant Bressaucourt ait été en cours ne donnait pas qualité de partie aux recourants pour s'opposer à l'octroi de la concession d'exploitation. Le raisonnement aurait été exactement le même si la fiche en question avait été adoptée préalablement à la mise à l'enquete du projet de Bressaucourt. Le grief lié à l'adoption en cours du PSIA est dès lors mal fondé également.

Il découle des considérants qui précèdent que c'est à juste titre que le DETEC a déclarées irrecevables les oppositions dirigées contre l'octroi de la concession d'exploitation. Il s'ensuit que l'octroi de la concession ne sera pas examiné ici.

7. Les autres griefs des recourants concernent les deux autres décisions du 30 mai 2005, principalement la décision d'approbation des plans émanant du DETEC. Sur le fond et en premier lieu, les

recourants invoquent une violation du droit d'être entendu en ce que les décisions ne répondraient pas précisément aux griefs contenus dans les oppositions, se référant à la législation applicable, ou se contenteraient de déclarer que les autorités spécialisées ont examiné le dossier et n'auraient rien trouvé à y redire.

7.1 Aux termes de l'article 35 PA, une décision doit être motivée. Ce droit à la motivation, garanti également même si dans une moindre mesure que dans la PA par l'article 29 alinéa 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101, Cst) impose à l'autorité l'obligation de motiver ses décisions afin que le justiciable puisse comprendre et exercer ses droits de recours à bon escient. Pour satisfaire cette exigence, il suffit que l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision. Elle n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à ceux qui, sans arbitraire, peuvent être tenus pour pertinents (Arrêt du Tribunal fédéral dans la cause 6P.125/2005 du 23 janvier 2006, consid. 3.1 dans la cause Y SA et les références citées, ATF 130 II 530, consid. 4.3; cf. également PIERRE MOOR, Droit administratif, Volume II, Les actes administratifs et leur contrôle, 2è éd., Berne 2002, p. 300-301).

Enfin, lorsque l'autorité de recours, comme c'est le cas en l'espèce, dispose d'un plein pouvoir de cognition, une motivation insuffisante ne suffit pas à elle seule à faire casser la décision entreprise (ATF 116 V 39, consid. 4b, ATF 127 V 431, consid. 3d/aa, arrêt du Tribunal fédéral du 7 février 2005 en la cause 1A.254/2004, consid. 3).

7.2 Les décisions attaquées comportent toutes deux une partie consacrée aussi bien aux oppositions et à leur contenu qu'une partie générale qui reprend tous les thèmes spécifiques liés aux impacts des deux projets considérés. L'OFAC et le DETEC y exposent certaines fois de manière plus succinte les principes légaux applicables, les prises de position des autorités consultées et la conclusion qu'il y a lieu d'en tirer. Dans la partie spécifiquement consacrée aux oppositions, les autorités de première instance se sont référées, lorsqu'il y avait lieu, à ce qui avait été déjà dit sur le même sujet, ou, dans d'autres cas, ont répondu de manière plus circonstanciée aux divers griefs. Dans les deux décisions, ces griefs sont résumés dans un chapitre spécifique (chiffre 1.4.1 et 2.2.7 de la décision

d'approbation des plans et 1.4.1 et 2.2.6 de la décision d'approbation du règlement d'exploitation).

Il découle de ce qui précède que les décisions exposent de manière suffisamment claire les motifs ayant amené les autorités à statuer comme elles l'ont fait. Il n'apparaît pas et les recourants n'en donnent du reste aucun exemple que certains des griefs auraient été arbitrairement ignorés par le DETEC et l'OFAC.

Partant, le TAF considère que les décisions attaquées satisfont aux exigences légales de motivation et sont conformes aussi bien à l'article 29 al. 2 Cst qu'à l'article 35 PA et les recours sont mal fondés sur ce point.

8. Les recourants critiquent le choix du site de Bressaucourt. Ils allèguent en substance que l'étude des variantes aurait été mal faite, que les motifs ayant amené au choix de Bressaucourt sont obscurs et erronés et que d'autres sites, par exemple Bure, Courgenay ou le site actuel de Courtedoux seraient plus idoines. Ils requièrent une expertise tendant à examiner d'autres implantations pour l'aéroport d'importance régionale du Jura.

8.1 Cette argumentation des recourants vise à obtenir une annulation des décisions attaquées au motif que les études sur le choix de site seraient erronées ou contestables.

Le TAF n'est pas une autorité supérieure en matière de planification, ni une autorité de surveillance en matière de protection de la nature, du paysage et de l'environnement. Il n'est pas de sa compétence d'examiner si la solution approuvée est la meilleure par rapport à d'autres qui auraient été envisageables. (Arrêt du TF du 20 septembre 2001, 1A.45/2001, consid. 5a, publié in RDAT 2002 I 369). Le TAF doit donc se limiter à examiner si les décisions attaquées violent le droit et, le cas échéant, les annuler ou les modifier. Il n'a pas à se saisir de demandes d'expertise portant sur des sites alternatifs pour lesquels aucune procédure n'a été entamée. Dès lors, pour ce motif déjà, la demande d'expertise, comme l'argumentation relative à des sites alternatifs est irrecevable.

8.2 Les recourants tentent également de faire examiner par le TAF les critères et la méthodologie retenus par les autorités de planification et ayant abouti au choix du site de Bressaucourt. Le TAF n'a pas à entrer

en matière non plus sur une telle argumentation. En effet, le choix du site a été fait dans le cadre de l'élaboration de la fiche de Bressaucourt et donc dans le cadre de l'élaboration du PSIA. La fiche de Bressaucourt a été adoptée par le Conseil fédéral en date du 18 août 2004, conformément à l'article 21 OAT. Dès lors, le TAF, qui n'est pas compétent pour connaître de recours dirigés contre des décisions du Conseil fédéral, n'est pas compétent non plus examiner les critères ou la méthodologie ayant amené le Conseil fédéral à la décision qu'il a prise (cf. en matière de routes nationales, arrêt du tribunal fédéral susmentionné dans la cause 1E.8/2006, consid. 5.3; ATF 118 Ib 206, consid. 8b et 8d). Ceci reste valable même si "le PSIA ne "décide" pas si un projet sera réalisé ou non; il ne fixe que le cadre dans lequel doit s'inscrire la réalisation d'un projet, pour peu qu'il voie le jour(...)" (cf. PSIA, Généralités, Partie I, p. 3). En d'autres termes, une fois que le Conseil fédéral a pris sa décision, les autorités d'exécution (en l'occurrence le DETEC et l'OFAC) doivent s'y conformer si et lorsqu'elles l'exécutent; les décisions attaquées sont donc la concrétisation de la décision du Conseil fédéral. Dans ce cadre, la marge de manoeuvre du TAF est d'examiner ces décisions d'exécution et de les annuler si elles violent le droit; il ne saurait être question de modifier ou d'annuler le PSIA lui-même.

9. L'un des principaux griefs des recourants a trait au paysage. Ils soutiennent en bref que l'atteinte portée au paysage est très importante ils décrivent le projet comme un immense porte-avions posé sur une colline et, contestant tout intérêt public au projet, considèrent que ce dernier, ou tout autre projet similaire du reste, ne pouvait pas être approuvé.

Ce grief a trait principalement à la décision d'approbation des plans du DETEC, dès lors que c'est bien la présence de l'infrastructure qui est susceptible de porter atteinte au paysage.

9.1 Aux termes de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451), il y a lieu de ménager et de protéger l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les sites évocateurs du passé, les curiosités naturelles et les monuments du pays, et de promouvoir leur conservation et leur entretien (art. 1 let. a LPN). Conformément à l'article 3 LPN, les autorités doivent, dans l'accomplissement des tâches de la Confédération, prendre soin de ménager l'aspect caractéristique du paysage et, lorsque l'intérêt

général prévaut, d'en préserver l'intégrité (al. 1). Les autorités s'acquittent de ce devoir en construisant et en entretenant de manière appropriée leurs propres bâtiments et installations ou en renonçant à construire (al. 2 let. a), en attachant des charges ou des conditions aux autorisations et concessions ou en refusant celles-ci (al. 2 let. b). Ce devoir de préservation existe indépendamment de l'importance de l'objet au sens de l'article 4 LPN (al. 3); une mesure ne doit cependant pas aller au-delà de ce qu'exige la protection de l'objet et de ses environs (al. 3). L'article 4 LPN fait une distinction entre des objets d'importance nationale (lesquels sont portés dans un Inventaire fédéral d'objets d'importance nationale conformément à l'article 5 LPN) et les objets d'importance régionale et locale. S'agissant d'objets portés aux inventaires fédéraux, ils bénéficient d'une protection accrue et l'obligation de les conserver intacts ne souffre d'exception que si des intérêts équivalents ou supérieurs, d'importance nationale également, s'opposent à cette conservation (art. 6 LPN). C'est dire que même des objets portés dans un inventaire fédéral peuvent être touchés par des projets pour autant qu'ils relèvent d'une tâche de la Confédération (sur ces questions, ANNE-CHRISTINE FAVRE, Commentaire LPN, ad articles 3 et 4 LPN, Zurich, 1997, p. 167 ss). La différence entre la protection dont bénéficient les objets portés dans un inventaire fédéral et celle de ceux qui ne le sont pas réside essentiellement dans le pouvoir d'appréciation dont disposent les autorités lorsqu'elles se livrent à la pondération des intérêts en présence: dans le cadre d'objets ou de sites inventoriés au niveau fédéral, la tâche qui doit être accomplie doit être fédérale au sens de l'article 6 al. 2 LPN; l'appréciation des intérêts publics (ou privés) en présence est restrictive. Dès lors, lorsqu'un site n'est porté à aucun inventaire, cette pondération des intérêts sera libre, conformément à l'article 3 LPN (FAVRE, op. cit. p. 170).

9.1.1 Le projet de l'aérodrome de Bressaucourt se situe au lieu-dit le Plain-Tertre, dans un paysage typique du Jura, plus précisément du sud de l'Ajoie. C'est un paysage agricole dont les champs sont séparés par des haies ou des groupes d'arbres (bocages) et légèrement vallonné (Etude d'impact, p. 130 ss et photos de la vision locale [D.p. 37], ainsi que le document photographique produit par l'intimée à l'appui de son courrier du 27 octobre 2006 [D.p. 42]). Le projet de l'aérodrome s'étend sur 12 hectares et se situe par ailleurs au sud, à 500 mètres, du projet autoroutier de l'A16 déjà en cours de réalisation. Le projet en question est du reste lié à celui de l'A16 en ce sens qu'il est prévu d'utiliser les matériaux de déblai provenant du creusage du

Tunnel autoroutier de Montaigre afin de niveler le site et le rendre apte à la pratique de l'aviation. Ce remodelage nécessitera un remblayage de 294'000 m^3 de matériaux (cf. prise de position de l'OFEV, du 31 octobre 2005, D.p. 17). Enfin, il est à noter qu'une procédure de remaniement parcellaire a été entamée sur la Commune de Bressaucourt à cause du projet de l'A16. L'aérodrome lui-même se composera d'une piste en dur de 800 mètres de long et de 18 mètres de large, d'une piste de roulage de 7,5 mètres de large, d'une place de stationnement en herbe, de hangars, d'un atelier, d'une place de lavage, d'une station d'avitaillement et d'un secteur d'embarquement des passagers, avec un restaurant et bâtiment administratif. Les remblais nécessaires au projet atteindront plusieurs mètres d'épaisseur, mais 7 mètres au maximum (cf. RIE, notamment p. 75).

En l'occurrence, il résulte aussi bien des considérations exprimées par les autorités spécialisées, de l'étude d'impact ou du Plan Directeur Cantonal (qui devait encore être soumis à la Confédération au moment de la décision attaquée), que le site sur lequel l'implantation des constructions est envisagée n'est pas porté dans un inventaire fédéral ou cantonal de sites ou paysages à protéger. En revanche, il se situe en bordure nord d'un site qualifié de sensible dans le Plan Directeur Cantonal (cf. Rapport de l'étude d'impact, de juillet 2003, ci-après RIE, pièce B 11 du dossier d'enquête, p. 125 ss et appendice 4 au RIE).

9.1.2 Dès lors que le site en question n'est porté à aucun inventaire fédéral, les autorités, conformément à l'article 3 LPN, se doivent de ménager, voire, lorsque l'intérêt général prévaut, de préserver l'intégrité des aspects caractéristiques du paysage (arrêt du Tribunal fédéral du 6 septembre 2007 dans la cause 1A.6/2007, consid. 4.1). Cette disposition n'interdit de loin pas toute construction comme semblent vouloir le soutenir les recourants (cf. FAVRE, op. cit. p. 172 et jurisprudence susmentionnée). L'atteinte portée au paysage sera par ailleurs également évaluée au regard des autres intérêts en présence dans le cadre d'une pondération libre effectuée par les autorités.

9.2 L'accomplissement d'une tâche de la Confédération au sens de l'article 2 LPN, qui se réfère à l'article 78 al. 2 Cst (anciennement article 24^{sexies} Cst), est défini selon une liste exemplative portée dans cette disposition. L'alinéa 2 de l'article 2 LPN mentionne l'octroi d'autorisations pour la construction et l'exploitation d'installations de transport et de communication. Le projet ici en cause correspond

précisément à cette définition. Comme mentionné ci-dessus, les recourants en contestent l'intérêt public et, subsidiairement, estiment que la pondération des intérêts en cause a été mal effectuée. Le TAF ne saurait suivre cette argumentation.

9.2.1 Lorsqu'un ouvrage est soumis, comme c'est le cas en l'espèce, à une étude d'impact sur l'environnement (annexe 14 à l'OEIE) et qu'il s'agit d'installations publiques ou privées au bénéfice d'une concession, le rapport d'impact sur l'environnement devra contenir la justification du projet, conformément à l'article 9 al. 4 LPE. Cette disposition a été abrogée par la novelle du 20 décembre 2006 (RO 2006 2701 et FF 2005 5081) et la justification du projet ne fait plus l'objet de l'étude d'impact. Il n'en demeure pas moins que l'article 9 al. 4 LPE était en vigueur au moment de la décision attaquée d'une part et que d'autre part et entre autres éléments, la justification du projet contenue dans le RIE permet justement d'apprécier l'intérêt pubic lié au projet. La suppression de l'article 9 al. 4 LPE n'a en soit aucune influence sur l'examen et la pondération d'intérêts publics (ou privés) en présence dès lors que cette pondération est à la base de toute la législation environnementale (article 11 LPE et 3 LPN, notamment). En bref, la justification du projet, contenue ici dans le RIE, consiste dans la nécessité du remplacement de l'aérodrome de Porrentruy-Courtedoux par une installation comportant une piste en dur et plus longue, moins gênante pour l'habitat de Porrentruy dont l'urbanisation s'est développée, plus conforme aux appareils actuels, permettant de donner à la région des liaisons aéronautiques plus efficaces, afin de favoriser son essor économique et touristique. Du point de vue du PSIA, l'aéroport de Bressaucourt doit compléter le réseau des aérodromes régionaux de Suisse. Il résulte également de pièces au dossier que le canton du Jura soutient complètement le projet et qu'il l'a du reste intégré dans son Plan Directeur Cantonal (cf. notamment RIE, appendice 4, pièce B 11 du dossier d'enquête). L'autorité de première instance a considéré pour sa part que cette installation répond à un véritable intérêt public (décision d'approbation des plans point. 2.2.1, p. 13 et 14). Les recourants, qui contestent les chiffres avancés par la requérante et retenus par l'autorité de première instance, n'apportent aucun élément susceptible d'amener l'autorité de céans à mettre en doute l'intérêt public de l'installation tel que retenu de manière unanime en l'espèce par les autorités fédérales et cantonales.

9.2.2 Encore faut-il évaluer l'atteinte portée au paysage. Le site en question a été jugé "remarquable par sa naturalité" par l'OFEV, lequel a évalué les impacts sur le paysage comme très lourds (préavis de l'OFEV, du 1er juin 2004, pièce 35 du dossier de première instance et prises de position subséquentes dans le cadre de la procédure de recours, D. p. 17 et 56). Le DETEC a considéré ces prises de position (point 2.2.5.4 de la décision d'approbation des plans, p. 19) et imposé que toutes les mesures contenues dans le RIE au chapitre 13. 3 soient réalisées (chiffre 3.2.1.2 lettre b de la décision d'approbation des plans) tout en tentant de garantir que les autres mesures préconisées par l'OFEV soient également réalisées (cf. infra, consid 9.1.6 à propos des mesures de compensation). Le TAF constate que la décision attaquée, comme du reste le préavis de l'OFEV du 1er juin 2004 lequel ne mentionne que des mesures préconisées au sens de l'article 18 al.1ter LPN ne contiennent pas de considérations particulières et explicites relatives à l'application de l'article 3 LPN. Les recours non plus d'ailleurs.

Il résulte toutefois des prises de position successives de l'OFEV dans le cadre de la procédure de recours que l'atteinte au paysage est importante, mais qu'elle ne constitue pas un obstacle suffisant à la réalisation du projet, lequel grâce aux mesures prévues à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, est encore conforme à l'article 3 LPN. Dans le cadre de projets tels que celui-ci, l'autorité ne s'écartera de l'avis de l'autorité spécialisée que si cet avis présente des éléments qui peuvent amener le juge à douter sérieusement de son bien-fondé (ATF 119 Ib 254, consid. 8a). En l'espèce, il n'y en a pas et les recourants ne font pas valoir d'éléments en ce sens. Le TAF constate également que l'impact du paysage sur le site même de l'implantation peut être qualifié d'important dès lors qu'en lieu et place de champs de culture extensive, il y aura plusieurs bâtiments, une piste en dur et une voie d'accès. Les plans montrent toutefois que des mesures ont été prises afin d'intégrer au mieux cette installation, notamment par le maintien de prairies, la plantation de haies qui préservent la structure bocagère du site et la hauteur relativement peu importante des bâtiments prévus. Nonobstant la hauteur maximale des remblais, soit 7 mètres (cf. consid 8.1.1 ci-dessus et RIE, p. 75), l'installation n'a toutefois rien de comparable à un porte-avion posé sur le sommet d'une colline; d'autant moins, du reste, que l'installation ne se situe justement pas au sommet d'une colline, mais légèrement en contrebas de la butte au nord-ouest de Bressaucourt (cf. RIE, mais aussi brochure du projet

fournie par l'intimée, où sont indiquées les courbes de niveau [annexe à D.p. 37]). A cela s'ajoute que dans un rayon d'environ 500 mètres autour de l'installation projetée se trouvent des sites construits (la Commune de Bressaucourt) des infrastructures (l'autoroute A 16) et que, contrairement à ce que soutiennent les recourants, le site ne sera visible que de certains endroits limités en nombre et situés sur les hauteurs (cf. RIE, p. 125 ss).

L'autorité de première instance qui a approuvé les plans, et en particulier le plan du 14 avril 2003 intitulé "aménagements extérieurs" a imposé les mesures préconisées par le RIE. Vu l'intérêt public du projet, elles doivent être considérées comme nécessaires et suffisantes. Les recourants n'en proposent du reste pas d'autres. L'atteinte portée au paysage par le projet est ainsi conforme à l'article 3 LPN et les griefs des recourants à ce propos doivent être déclarés mal fondés, aussi bien lorsqu'ils tendent à empêcher purement et simplement la réalisation de l'installation que lorsqu'ils tendent à remettre en question la pondération des intérêts publics en jeu.

9.3 En date du 10 septembre 2004, en même temps qu'une initiative contre l'aérodrome de Bressaucourt, a été déposée une initiative populaire cantonale intitulée "pour la protection des paysages bocagers jurassiens". La validité formelle de cette initiative a été reconnue par le Gouvernement en date du 1er février 2005 et sa validité matérielle par le Parlement en date du 20 avril 2005. Cette initiative a été suivie d'un projet de loi cantonale, du 23 janvier 2007. Ce projet n'a pas encore été adopté par le Parlement. Il vise à protéger des portions de territoire bocager par l'inscription dans un inventaire cantonal et à interdire toute construction d'installation de grande envergure sur de tels sites inventoriés. L'initiative populaire devrait être soumise en votation populaire en date du 24 février 2008 (cf. site internet du canton du Jura [www.jura.ch]).

Le TAF constate dès lors que ni l'initiative, ni le projet de loi ne n'ont été adoptés actuellement; ils sont encore moins en vigueur. A fortiori, aucun site n'a jusqu'à présent fait l'objet d'une quelconque inscription dans un inventaire. Pour ce motif déjà, le projet de loi en question ne saurait faire obstacle au présent projet.

De plus, il y a lieu de considérer également qu'à teneur de l'article 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'aérodrome". Cela signifie que l'application du droit cantonal ne peut faire obstacle à l'exécution de tâches de droit fédéral, telle que la réalisation de l'infrastructure ici projetée (cf. également commentaire à la loi sur la coordination des procédures, FF 1998 2219, *2249*).

10. S'agissant de la protection de la nature, les recourants invoquent ensuite que les mesures de compensation nécessaires en raison des atteintes portées aux milieux naturels ne sont pas suffisantes, respectivement ne seraient pas garanties, car leur exécution dépendrait de tiers, en l'occurrence la Commune de Bressaucourt; ils prétendent également que les mesures de compensation prévues sont en réalité des mesures de compensation qui auraient été imposées respectivement au projet de l'A16 et au Syndicat d'améliorations foncières dans le cadre du remembrement parcellaire. Enfin, rien n'a été prévu pour régler la question du péril aviaire.

10.1 Aux termes de l'article 1 let. d LPN, cette loi a pour but de protéger la flore et la faune indigènes, ainsi que leur diversité biologique et leur habitat naturel. Selon l'article 18 LPN, la disparition d'espèces animales et végétales indigènes doit être prévenue par le maintien d'un espace vital suffisamment étendu (biotopes), ainsi que par d'autres mesure appropriées [...] (al. 1). Si, tous intérêts pris en compte, il est impossible d'éviter des atteintes d'ordre technique aux biotopes dignes de protection, l'auteur de l'atteinte doit veiller à prendre des mesures particulières pour en assurer la meilleure protection possible, la reconstitution, ou, à défaut, le remplacement adéquat (al.1ter). Cette dernière disposition introduit, comme dans toute la législation environnementale, du reste, la notion de pondération des intérêts à faire entre les intérêts de protection de la nature et les autres intérêts publics ou privés; la protection de la LPN n'est pas absolue (cf. également KARL LUDWIG FAHRLÄNDER, in Commentaire LPN, précité, ad art. 18 LPN p. 356 ss).

Comme considéré ci-dessus (consid. 9.2.1), le projet ici en cause est d'intérêt public. Dans le cadre d'une pondération correcte des intérêts en présence, des atteintes aux milieux naturels (cf. consid. 10.1.1 ci-dessous) peuvent donc être considérées comme conformes à la loi.

Lorsqu'il y a des atteintes aux milieux naturels, il convient soit, en premier lieu de les supprimer dans le cadre du projet lui-même, soit, subsidiairement, de les compenser par d'autres mesures à l'extérieur

du projet (art. 18 al. 1ter LPN; cf aussi FAHRLÄNDER, op. cit. p. 359). Les mesures au sens de l'article 18 al.1ter LPN doivent être prises par celui qui est à l'origine de l'atteinte (FAHRLÄNDER, op. cit. p. 358). Afin de garantir l'exécution de ces mesures, l'autorité de décision peut imposer des charges dont la réalisation préalable serait une condition à l'octroi d'une autorisation (ibidem, p. 359).

10.1.1 Le RIE (pièce B 11 du dossier mis à l'enquête) contient une étude des impacts sur les milieux naturels, ainsi qu'une série de mesures (p. 94 et ss); le texte est complété par une carte des éléments naturels (annexe au RIE, pièce du dossier d'enquête B 12, plan 13.1), une carte des impacts (plan 13.2 du même document) et une carte des mesures (plan 13.3 du même document).

Le RIE constate que le site d'implantation se situe dans une zone sensible au plan des zones de protection de la Commune de Bressaucourt.

S'agissant précisément des impacts, le projet d'aéroport et de la route d'accès (ancienne piste de chantier de l'A 16) qui mène au périmètre implique la destruction, en deux endroits, d'une haie d'importance régionale (objet 317 sur le plan 13.2), l'abattage d'un bosquet et de trois arbres (objets 318, 337, 341 et 345); environ 900 m2 de bosquet forestier seront également touchés par le projet. Au total la surface de bocage qui disparaîtra sera de 5'190 m2. La haie 317 contient des exemplaires de laurier des bois, espèce protégée dans le canton du Jura. S'agissant des impacts indirects, le RIE mentionne le risque que des surfaces actuellement peu intensives (lieu-dit Sous Champ Morlat) le deviennent davantage du fait d'une exploitation agricole accrue en raison de la soustraction de terrain nécessaire au projet. Ces surfaces de prairie extensive contiennent des variétés d'orchidées protégées. En ce qui concerne la faune, la présence de l'infrastructure, par la suppression de prairie extensive qu'elle implique, pourrait mettre en danger une population de lièvres et de pies-grièches écorcheurs, oiseaux en voie de diminution en Suisse et qui ont même disparu de certaines régions, mais pas en Ajoie. Enfin, le RIE constate que des rapaces en nombre sont présents aux alentours du site de Bressaucourt et que de ce fait, il y aurait un risque de collision avec les avions; celui-ci est considéré comme extrêmement faible en raison d'un trafic diurne faible et une population d'oiseaux dispersée.

10.1.2 Dans le cadre de son préavis du 1er juin 2004 (Dossier de première instance, pièce 35), l'OFEV avait considéré que les impacts, mentionnés au chapitre 13 du RIE, avaient été correctement identifiés; il confirmait la nécessité de réaliser, outre toutes les mesures prévues dans le périmètre de l'installation et dont il a été question ci-dessus (consid. 9 et suivants), également les mesures complémentaires, à savoir le maintien, garanti par un plan de gestion adéquat, de prairies et pâturages extensifs de "Sous Champ Morlat" et "En Echaux", deux lieux-dits situés respectivement au nord-ouest et au nord-est de l'enceinte du projet. Par ailleurs, l'OFEV exigeait également la mise en place d'un suivi environnemental du chantier selon la norme VSS 640 610a, avec cahier des charges élaboré en collaboration avec les services cantonaux spécialisés dans la protection de l'environnement, rapport final à la réception des travaux, suivi d'un contrôle de l'efficacité des mesures après 5 ans et un relevé le la population de lièvres et de pies-grièches écorcheurs. Il demandait également que le rapport final lui soit transmis pour information.

10.1.3 Le DETEC, dans sa décision d'approbation des plans, a repris ces exigences (ch. 3.2.1.3 points a et b du dispositif). S'agissant des mesures compensatoires supplémentaires à l'extérieur du périmètre de l'aéroport, il est précisé que "l'exploitant de l'aérodrome devra, en partenariat avec les responsable de l'A16, le Syndicat d'améliorations foncières et le service d'économie rurale du canton du Jura, faire en sorte de garantir la présence de prairies et de pâturages extensifs, en particulier ceux de "Sous Champs Morlat" et près de "En Echaux", en proposant des accords et des contrats avec les propriétaires et les exploitants. Les accords seront passés d'ici au début des travaux autorisés par la présente décision".

10.1.4 Dans ses prises de position successives aux recours, l'OFEV considérait que le plan de gestion des parcelles "Sous Champ Morlat" et "En Echaux" n'avait pas été imposé de manière contraignante dans la décision entreprise et que par conséquent, la décision ne respectait pas l'exigence de la fixation claire et précise des mesures indispensables, notamment quant à leur efficacité ou à leur réalisation (ATF du 22 décembre 1998 publié in URP/DEP 1999/8 p. 722 ss) (prise de position du 31 octobre 1995, D.p. 17).

Après plusieurs échanges de prises de position, d'observations et compléments qu'il n'y a plus lieu de détailler ici, l'intimée a fourni un

rapport complémentaire, de mars 2007 concernant les mesures de remplacement de biotopes au sens de l'article 18 al.1ter LPN (annexe à D.p. 54). Il en découle que des mesures supplémentaires à celles prévues dans le RIE de 2003 seront prises, en particulier le déplacement de haies à l'extérieur du périmètre de l'installation, mesure acceptée par le Syndicat d'améliorations foncières (annexe à D.p. 60), la création de haies et d'herbages extensifs (haies basses épineuses et haies hautes) pour un total de 817 mètres linéaires et 3'308 m2, les herbages extensifs étant disposés en bordure des haies susmentionnées pour une surface 5'775 m2. Le rapport complémentaire expose que ces mesures visent à assurer une meilleure qualité des valeurs biologiques alentour, notamment en permettant une bonne transition des espèces animales (en particulier la pie-grièche écorcheur) d'un espace naturel à l'autre. La plantation de chênes est également prévue sur le lieu-dit "En Echaux" (parcelle 3.21 au sud-est de l'aéroport). Par ailleurs, les prairies extensives des secteurs "En Echaux" et "Sous Champ Morlat" (parcelle 1324 au nord de l'aéroport) sont maintenues comme mesures compensatoires de l'aéroport. La gestion recommandée correspond à celle qui a été proposée par la Commune de Bressaucourt en date du 20 octobre 2006 dans le document intitulé "Plan de gestion des parcelles liées aux compensations écologiques de l'aérodrome de Bressaucourt" (annexe à D.p. 42). En date du 27 mars 2007, la Commune de Bressaucourt a en outre approuvé les mesures de compensation supplémentaires qui découlaient de ce rapport complémentaire (annexe à D.p. 54).

10.1.5 En date du 11 mai 2007 (D.p. 56), l'OFEV prenait de nouveau position dans ce dossier. S'agissant des mesures au sens de l'article 18 al. 1ter LPN, il expose considérer comme conformes à cette dernière disposition la gestion peu intensive des pâturages "En Echaux" et "Sous Champ Morlat", de même que la pérennisation d'une zone d'embuissonnement au "Sous Champ Morlat", les plantations de chênes au lieu-dit "En Echaux", les plantations de nouvelles haies avec bandes herbeuses au nord-est de l'aéroport et au sud-est du village et l'élargissement de la haie sur la limite de l'aérodrome. Il estime en bref que ces différentes mesures sont aptes à compenser les valeurs détruites, notamment par l'ajout de nouvelles structures naturelles.

Le TAF considère que cette évaluation est conforme à la loi. En effet, lorsque l'autorité spécialisée constate la portée et l'efficacité de mesures de compensation, l'autorité judiciaire devra s'en tenir à cette

appréciation à moins de que sérieux motifs n'amènent l'autorité à devoir la mettre en doute, ce qui n'est pas le cas en l'espèce (ATF 119 Ib 254, consid. 8a déjà mentionné). Le TAF peut ainsi suivre l'appréciation de l'OFEV et considérer que les mesures proposées satisfont aux conditions de l'article 18 al. 1ter LPN, non seulement quantitativement (les surfaces occupées par l'aéroport étant bien inférieures, soit 12 hectares contre près de 30 hectares de mesures de compensation) et le nombre d'arbres abattus bien inférieur aussi à ceux qui seront replantés, mais aussi qualitativement comme cela ressort justement de l'appréciation des faits de l'autorité spécialisée et du rapport complémentaire de mars 2007.

10.1.6 Dans sa prise de position susmentionnée, l'OFEV a encore demandé que ces mesures soient garanties à long terme, par exemple par leur inscription dans un plan de zone local. Une telle inscription ne saurait être ordonnée par l'autorité de céans dans la mesure où elle n'est pas autorité planificatrice communale ou cantonale. Elle ne paraît au surplus pas nécessaire dès lors que toute la zone concernée par ces mesures constitue une zone sensible inscrite comme telle (cf. carte des éléments naturels, plan 13.1, annexe au RIE, pièce B 12 du dossier d'enquête). Par ailleurs, la Commune de Bressaucourt s'est engagée à lier à chaque parcelle une fiche des mesures (courrier de la Commune précitée, du 20 octobre 2006, annexe à D.p. 42).

A ce propos, il y a lieu de retenir que les divers courriers de la Commune de Bressaucourt constituent bel et bien un engagement irrévocable pour la gestion des parcelles considérées. Contrairement à ce que laissent entendre les recourants lesquels n'amènent absolument aucun élément dans ce sens sa bonne foi ne saurait être mise en doute. Dès lors l'exécution des mesures de compensation au sens de l'article 18 al. 1ter LPN est ainsi garantie et les exigences imposées par la jurisprudence du Tribunal fédéral (arrêt du 22 décembre 1998, publié in URP/DEP 1999 p. 722 ss) sont respectées. La charge réclamée par l'OFEV s'avère ainsi superflue en l'état et ne sera donc pas ordonnée.

L'OFEV ajoutait encore que la gestion de ces surfaces devait correspondre aux critères définis par l'ordonnance du 7 décembre 1998 sur les paiements directs versés dans l'agriculture, (OPD, RS 910.13) soit l'annexe 3.1.2.1 s'agissant des pâturages extensifs, soit l'article 45 OPD s'agissant des prairies extensives. L'intimée s'est

opposée à cette dernière exigence, considérant en bref que les principes découlant des dispositions susmentionnées ne sont pas de la compétence du DETEC et que les surfaces en question ne sont pas situées dans le périmètre des surfaces agricoles utiles. Vu les considérations émises ci-dessus, une telle exigence ne sera pas reprise non plus : l'inscription de la zone adjacente au projet en zone sensible est déjà de nature à limiter l'exploitation des parcelles considérées de manière conforme à l'article 18 al. 1ter LPN. Par ailleurs, une lecture attentive du plan de gestion proposé par la Commune dans son courrier du 20 octobre 2006, dont un exemple est du reste fourni, correspond justement au contenu des dispositions en matière agricole mentionnées par l'autorité spécialisée.

10.1.7 Il résulte de ce qui précède que les atteintes aux milieux naturels qui ne peuvent être évitées sont justifiées par l'intérêt public de l'installation projetée. Par ailleurs, les compensations prévues au sens de l'alinéa 1ter de l'article 18 LPN sont nécessaires et suffisantes. Les griefs des recourants sur ce point doivent donc être rejetés.

10.2 Comme mentionné ci-dessus (consid. 9), les recourants soutiennent que les mesures de compensation proposées devraient en réalité être rattachées au projet de l'A16 et non au projet de l'aérodrome de Bressaucourt. Une telle affirmation ne saurait être suivie par l'autorité de céans : sans qu'il faille même investiguer plus avant cette question, le TAF constate qu'il résulte du titre même du "plan de gestion des parcelles liées aux compensations écologiques de l'aérodrome de Bressaucourt" produit par la Commune en date du 20 octobre 2006, et déjà mentionné à plusieurs reprises ci-dessus, que ces mesures doivent bien être mises au crédit de ce projet. Le plan fourni par les recourants 1 au stade des observations finales, intitulé "plan de protection et de compensations écologiques" du syndicat d'améliorations foncières du 6 juillet 2005 (annexe à D.p. 58) n'y change rien dès lors que les zones qui serviront à la mise en oeuvre des mesures de compensation sont décrites comme étant soumises au "maintien en prairies extensives (selon A16)", alors que les mesures de compensation à proprement parler pour l'A16 y sont indiquées tout aussi clairement et ne se trouvent nullement au même endroit.

10.3 En cours de procédure de recours et plus particulièrement à la suite de la vision locale du 2 octobre 2006, il est apparu que l'OFEV considère qu'il y a lieu de ne pas clôturer l'aérodrome par la pose de

barrières, sans quoi l'efficacité des mesures de compensation serait remise sérieusement en cause; l'OFEV demandait que la décision d'approbation des plans soit complétée par une réserve visant à garantir que des clôtures ne puissent être imposées à une date ultérieure (Cf. procès-verbal de la vision locale [D.p. 37], prise de position de l'OFEV, du 12 octobre 2006 [D.p. 39] et prise de position de l'OFEV, du 11 mai 2007 [D.p. 56]).

En sa qualité d'autorité de surveillance des installations aéroportuaires (article 3 al. 2 LA), l'OFAC a indiqué, en date du 26 octobre 2006 (D.p. 41), que l'éventualité de la pose d'une telle barrière n'était actuellement pas à l'ordre du jour, nonobstant la modification de l'annexe 14, chapitre 9.10, des normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le TAF constate qu'aucune barrière n'est prévue dans les plans approuvés par la décision attaquée. L'intérêt actuel de cette problématique est donc déjà douteux en soi.

Aux termes de l'article 37*i* LA, la procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique aux modifications d'installation qui n'altèrent pas sensiblement l'aspect extérieur du site et n'ont que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement. Au vu des considérations émises par toutes les autorités qui sont intervenues dans cette affaire, on peut déjà se demander si la pose d'une barrière entourant tout le site répondrait bien à ces critères, vu, justement, les considérations émises par l'OFEV à ce propos. Par ailleurs, sans qu'il faille trancher la question pour l'instant, le TAF constate également que la procédure simplifiée, si elle ne prévoit pas de publication d'une demande avec mise à l'enquête publique, n'exclut en aucun cas que les autorités spécialisées, en l'occurrence l'OFEV, ne soit consultées; en effet, l'alinéa 4 de l'article 37*i* LA prescrit qu'au surplus, la procédure ordinaire est applicable. Or, dans le cadre de procédures ordinaires d'approbation des plans, la consultation de l'autorité fédérale spécialisée est toujours requise en vertu de l'article 62*a* de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA, RS 172.010); en effet la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination des procédures a introduit cette consultation obligatoire y compris dans le cadre de procédures simplifiées; il suffit pour s'en convaincre de lire le Message du Conseil fédéral, commentaire à l'article 37*i* LA, lequel renvoie au commentaire à

l'article 128 al. 3 de la loi du 3 février 1995 sur l'armée et l'administration militaire (LAAM, RS 510.10): il y est indiqué, à propos de la procédure simplifiée, qu'un "projet n'affectant qu'un espace limité intéressera au premier chef la commune d'implantation et éventuellement un service cantonal spécialisé. L'autorité chargée de l'approbation des plans pourra également les consulter, en sus des services fédéraux". La consultation des autorités spécialisées fédérales est donc bien la règle. L'article 3 al. 4 LPN ne dit du reste pas autre chose. Dès lors, quelle que soit la procédure (simplifiée ou ordinaire) qui pourrait être mise en oeuvre pour l'approbation d'un éventuel projet de pose de barrières, l'OFEV serait de toute manière consulté. Il pourrait donc faire valoir son point de vue dans ce cadre. Dès lors qu'il n'y a aucune demande dans ce sens actuellement, la requête de l'OFEV figurant dans ses préavis des 12 octobre 2006 et 11 mai 2007 est sans objet. Elle ne sera donc pas ordonnée.

11. Les recourants invoquent ensuite une violation de la législation sur les forêts. Ils prétendent en substance que la constatation de la nature forestière au sens de l'article 10 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo, RS 921.0) n'aurait pas été faite avant la demande défrichement et que par conséquent ledit défrichement ne pouvait pas être autorisé. Ils contestent également que ledit défrichement ait pu être accordé.

11.1 La loi sur les forêts vise la protection et le maintien des forêts sur le sol national. Par forêt, on entend toute surface couverte d'arbres ou d'arbustes forestiers à même d'exercer des fonctions forestières, indépendamment de leur origine, leur mode d'exploitation ou leur mention au registre foncier (art. 2 al. 1 LFo). A ce titre, les défrichements sont interdits, à moins qu'un ouvrage ne puisse être réalisé qu'à l'endroit prévu, qu'il remplisse, du point de vue matériel, les conditions posées en matière d'aménagement du territoire et que le défrichement ne présente pas un sérieux danger pour l'environnement (art. 5 al.1 et 2 LFo). Par ailleurs, il faut encore que les exigences de la protection de la nature et du paysage soient respectées et que les dérogations à l'interdiction de défricher soient limitées dans le temps (al. 4 et 5). Par défrichement, il y a lieu d'entendre tout changement durable ou temporaire de l'affectation du sol forestier (art. 4 LFo). Lorsqu'un ouvrage est de la compétence d'une autorité fédérale, les dérogations à l'interdiction de défrichement sont également de la compétence de cette dernière (art. 6 al.1 LFo). Selon l'article 7 LFo,

tout défrichement doit être compensé en nature dans la même région, principalement avec des essences adaptées à la station. Aux termes de l'article 10 LFo, quiconque prouve un intérêt digne de protection peut demander au canton de décider si un bien-fonds doit être considéré comme forêt ou non.

11.2 Il résulte du dossier (pièces 37.a et suivantes du dossier de première instance), du RIE et de la décision d'approbation des plans que la mise à l'enquête a révélé, lors de la pose des gabarits, que deux portions de forêt sont touchées par le projet. Il s'agit plus précisément d'une surface sise à l'est du périmètre de l'aéroport, pour une surface totale de 579 m2 (défrichement définitif) et de 305 m2 (défrichement provisoire), et d'une surface sise le long du chemin d'accès pour une surface de 841 m2 (défrichement définitif), soit un défrichement définitif de 1'420 m2 au total et provisoire de 305 m2 (cf. plans de situation 8077/034 et 8077/035, pièces 37.c et 37.d du dossier de première instance; cf. également préavis de l'Office des forêts, du 23 septembre 2004, pièce 39 du dossier de première instance).

Une demande défrichement a été introduite par l'intimée en date du 17 septembre 2004 et mise à l'enquête publique par avis du 28 septembre 2004 inséré dans la Feuille fédérale (FF 2004 4776), ainsi que dans le Journal officiel cantonal et dans la Commune de Bressaucourt. La demande indique que le défrichement n'avait pas été demandé au moment du dépôt des plans, car il résultait de prises de positions antérieures du Service cantonal des forêts qu'aucune forêt n'était touchée par le projet.

La publication de la demande a suscité plusieurs oppositions durant le délai de mise à l'enquête, dont quelques-unes émanaient de certains des ci-devant recourants (pièces 45 [AOPAB], 46 [B._____] et 49 [WWF]. L'argumentation des oppositions, comme celle des recours, concerne les sites alternatifs sur lesquels, selon les opposants, l'infrastructure pourrait être réalisée, l'insuffisance des compensations prévues et le fait qu'il manquerait une constatation de la nature forestière (art. 10 LFo) préalable indispensable, selon eux, à toute demande de défrichement.

11.2.1 La question des sites alternatifs a déjà été traitée dans le présent arrêt sans qu'il y ait lieu d'y revenir (consid. 8.1 ci-dessus). La LFo, pas plus que la LPN, ne peuvent rendre l'argumentation des

recourants recevable s'agissant de la procédure d'adoption du PSIA et du pouvoir d'examen du TAF dans ce domaine.

11.2.2 S'agissant de l'examen des compensations prévues au défrichement demandé, la décision d'approbation des plans les traite abondamment et de manière exhaustive (consid. 2.2.6.1, p. 28-29 et consid. 2.2.7.2 z, p. 36 qui renvoie au considérant susmentionné) en constatant que les compensations prévues sont conformes aux articles 7 et 8 de l'ordonnance du 30 novembre 1992 sur les forêts (OFo, RS 921.01). La décision attaquée reprend les charges demandées par l'OFEV dans son préavis du 1er mars 2005 (pièce 52 du dossier de première instance), lequel considère également les compensations proposées comme suffisantes, à l'instar, du reste, de l'Office cantonal des forêts (préavis du 23 septembre 2004, pièce 39 du dossier de première instance) et de l'Office cantonal des eaux et de la protection de la nature (préavis du 23 septembre 2004, pièce 40 du dossier de première instance). Dans le cadre de la procédure de recours, l'OFEV a maintenu son appréciation (prise de position du 31 octobre 2005, D.p. 17).

Les recourants n'avancent aucun argument propre à mettre en doute les préavis susmentionnés et le TAF s'y tiendra également s'agissant des constats sur la qualité des compensations. Les griefs des recourants à cet égard sont donc rejetés.

11.2.3 S'agissant enfin de la dernière argumentation des recourants sur la lacune supposée de la procédure de défrichement dès lors qu'aucune procédure cantonale en constatation de la nature forestière (art. 10 LFo) n'aurait été menée, elle doit être également rejetée.

Selon l'article 10 LFo, quiconque prouve un intérêt digne d'être protégé peut demander au canton de décider si un bien-fonds doit être considéré comme forêt ou non (al. 1) et "lorsqu'une telle demande est liée à une demande de défrichement, la compétence est réglée à l'article 6". Il découle premièrement de cette dernière disposition que ce n'est pas le canton qui aurait été compétent pour traiter une telle demande de constatation, mais le DETEC, conformément à l'article 6 al. 1 let. a LFo. Dès lors, contrairement à ce que soutiennent les recourants, il n'y a pas eu de violation du droit. Par ailleurs, le fondement même de l'article 10 LFo tend à préserver les intérêts de ceux qui auraient un intérêt digne d'être protégé. En l'occurrence, ce sont justement les recourants, qui auraient eu cet intérêt pour

contester le défrichement. Aucun élément au dossier n'indique que les autorités compétentes aient considéré que ces deux sites ne correspondaient pas à de la forêt au sens de la loi. Le TAF constate qu'à la suite d'une erreur, due au fait que la surface avait déjà été l'objet d'un défrichement provisoire pour l'A16, la demande de défrichement n'a pas été déposée tout de suite (cf. aussi prise de position OFEV du 31 octobre 2005, D.p. 17). Dès lors qu'une demande de défrichement était déposée et examinée par les autorités fédérales, le constat de la nature forestière était nécessairement implicite; en l'occurrence, ce constat a même été fait implicitement deux fois. Dans le cadre de la procédure d'approbation du défrichement pour l'aérodrome, les recourants ont pu faire valoir leurs arguments à satisfaction de droit et on ne voit pas en quoi une procédure préalable de constatation aurait amélioré leur position.

12. Un autre grief des recourants a trait à la législation sur la protection des eaux. Ils considèrent qu'il y a une contradiction évidente dans la décision. En effet, selon eux, d'une part la décision d'approbation des plans ordonne-t-elle la réalisation de tranchées pour l'évacuation des eaux de piste, réalisation dont le bien-fondé aurait été contesté par l'OFEV et d'autre part, la décision attaquée approuve la réalisation de tranchées d'infiltration pour la route d'accès et ce en raison d'une remarque du service cantonal des Ponts et Chaussées.

D'une manière plus générale, ils considèrent également que l'alimentation en eau de Bressaucourt serait mise en danger.

12.1 Le TAF constate que les allégations sur ce point sont totalement infondées. Premièrement, il est inexact de prétendre que l'OFEV aurait considéré le système d'évacuation des eaux de piste comme insuffisant : la prise de position du 1er juin 2004 (pièce 35 du dossier de première instance) ne dit rien de tel, ni, du reste, les prises de position subséquentes aux recours. L'autorité spécialisée a simplement précisé que, dès lors que l'installation se trouvait dans un secteur particulièrement menacé (article 29 de l'ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux [OEaux, RS 814.201]), plus précisément le secteur A_u, la requérante devra prendre des mesures au sens de l'article 31 OEaux. L'OFEV ne s'est pas prononcé sur la question de l'évacuation des eaux provenant de la route d'accès. Le RIE non plus (cf. RIE, p. 63 et suivantes, pièce B11 du dossier d'enquête).

L'avis du Service des ponts et chaussées, du 31 octobre 2003 (pièce 29.d du dossier de première instance), quant à lui, signale justement cette omission, en indiquant que "le projet omet de mentionner les tranchées d'infiltration des eaux de la route d'accès". Le TAF ne voit pas, dès lors, en quoi il y aurait une contradiction. Tout au plus un oubli a-t-il ainsi été réparé puisque la décision attaquée ordonne précisément des tranchées d'infiltration pour cette route d'accès (décision d'approbation des plans consid. 2.2.5.6, p. 25, dernier § et chiffre 3.2.1.5, dernier point du dispositif).

12.2 Dans le cadre de sa prise de position sur les recours, le DETEC a demandé que sa décision soit modifiée, sous chiffre 3.2.1.5 susmentionné, en précisant que l'infiltration des eaux de la route d'accès sera réalisée conformément aux indications de l'OFEFP, stipulées dans les "Instructions sur la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication, 2002". Le TAF considère que ce complément tend à réparer les oublis constatés à propos de l'évacuation des eaux de la route d'accès. Personne ne s'oppose à l'application de cette directive dans ce cas concret. Dans la mesure où le domaine de la protection des eaux est un domaine complexe faisant appel à des notions techniques, il est opportun, lorsqu'elles existent, de se baser sur de telles directives qui permettent d'assurer une application uniforme et proportionnée de la loi (cf. notamment PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. I. 2ème édition, Berne, 1994, chapitre 3.3.5 et références citées). Une telle modification de la décision attaquée, qui gagnera ainsi en précision, est dès lors opportune et sera ordonnée dans le dispositif du présent arrêt.

12.3 S'agissant de la mise en danger de l'alimentation en eau de Bressaucourt, il y a lieu de constater ce qui suit. Tout d'abord, la décision attaquée approuve les plans, ainsi que les concepts mis en place et décrits dans le RIE (p. 63 et suivantes). Le RIE, notamment opère des distinctions en fonction du lieu de provenance des eaux : les eaux de ruissellement non polluées de la piste, voie de roulage, surfaces extérieures engazonnées seront restituées directement dans le milieu naturel par tranchées drainantes inversées; les eaux de ruissellement sur les places à proximité des hangars, de la place de stationnement des voitures et de la place d'avitaillement devront être évacuées vers le réseau d'évacuation de l'A16, car considérées comme polluées; enfin, les eaux de la station de lavage seront également raccordées au réseau de l'A16 (cf. RIE, p. 77). La décision

précise par ailleurs que s'agissant des eaux de piste, la directive intitulée "protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" devait impérativement être appliquée (consid. 2.2.5.4 et chiffre 3.2.1.3 let. c du dispositif de la décision d'approbation des plans). Le DETEC a également prescrit que les mesures prévalant dans le secteur A_u devaient être prises en phase de construction et celles prévalant dans la zone de protection S3 devaient être prises en phase de fonctionnement, ce qui inclut en particulier l'installation d'un dispositif de surveillance, d'alarme et de piquet, y compris un système d'alimentation en eau potable en cas d'avarie, conformément à l'article 31 al. 1 let. b OEaux.

Dans le cadre de ses prises de position subséquentes aux recours, l'OFEV n'a émis aucune critique du concept en question, le considérant comme suffisant.

Le TAF, suivant en cela l'appréciation de l'autorité spécialisée, considérera également que les mesures prises au sens de l'article 31 OEaux sont suffisantes dans le cas d'espèce. On ne voit du reste pas quelle mesure supplémentaire pourrait être ordonnée et les griefs au demeurant fort peu étayés - des recourants sur ce point seront rejetés.

13. Les recourants invoquent ensuite des violations en matière de protection de la qualité de l'air. Ils estiment que le projet ne prévoit aucune mesure particulière pour la protection de l'air durant la phase de chantier. Dans le cadre de sa prise de position sur les recours, l'OFAC a considéré que la mise en place d'un suivi environnemental de chantier en accord avec la norme VSS 640 610 a impliquait l'applicabilité immédiate de toutes les directives de l'OFEV, y compris la directive intitulée "Protection de l'air sur les chantiers". Par souci de clarté, il demande que sa décision soit modifiée au chiffre 3.2.1.3 du dispositif et que l'applicabilité de cette directive soit imposée directement par l'autorité de céans (D.p. 16). Dans sa prise de position du 31 octobre 2005 (D.p. 17), l'OFEV constate que l'application de cette directive aurait dû être ordonnée par l'autorité de première instance.

Pour sa part, le TAF constate qu'avec sa conclusion en modification du chiffre 3.2.1.3 du dispositif de la décision, l'autorité de première instance fait droit au grief des recourants sur ce point. L'applicabilité de cette directive, dont un exemplaire figure au dossier de la présente

cause (annexe à D. p. 17), sera donc ordonnée dans le dispositif de la présente décision.

14. Les recourants invoquent une violation en matière de protection des sols. Ils considèrent en particulier que le RIE (pièce B 11 du dossier d'enquête, p. 79 et suivantes), qui mentionne une teneur en cadmium indécelable, comporte une grave erreur dans la mesure où il serait notoire que les terres de la région en contiennent. De ce fait, l'utilisation de tels matériaux pour l'agriculture serait contraire à la législation. Par ailleurs, ils considèrent que l'OFEV n'aurait pas examiné cette question puisqu'il n'a pas soulevé la question des sols.

Les sols font l'objet d'une ordonnance du 1er juillet 1998 sur les atteintes portées aux sols (OSol, RS 814.12). Cette ordonnance a été prise en application des articles 29, 33 al. 2, 35 al. 1 et 39 al. 1 LPE et a pour but de garantir la fertilité du sol (art. 1 OSol).

Le TAF constate que c'est à tort que les recourants invoquent que l'autorité spécialisée n'aurait pas examiné la question des sols. Non seulement elle l'a fait (cf. préavis du 1er juin 2004, pièce 35 du dossier de première instance), mais elle a indiqué que la manipulation des sols devrait se faire par un spécialiste de la pédologie et sur la base d'un cahier des charges défini en accord avec le service cantonal de la protection de l'environnement. Cette exigence a été reprise dans la décision entreprise (consid. 2.2.5.4 let. d de la décision d'approbation des plans et chiffre 3.2.1.3 let. d du dispositif).

S'agissant de la présence de cadmium, le RIE indique que sa présence est indécelable, ce qui se traduit par un signe "-" dans le tableau récapitulatif des analyses d'échantillons prélevés (cf. p. 86 du RIE). De l'avis de l'autorité de céans, de telles indications montrent simplement qu'il n'y avait pas de cadmium dans les échantillons prélevés et analysés. Les recourants, qui mettent en doute le résultat de cette analyse, n'apportent cependant aucun élément propre à accréditer leur thèse. Dans le cadre de sa prise de position sur les recours, du 31 octobre 2005, l'OFEV signale simplement, sans spécifier plus avant cette indication, que des valeurs indicatives existent pour le cadmium (D.p. 17). Le TAF constate que de telles valeurs indicatives figurent dans l'OSol en son annexe 1. Cela ne signifie évidemment pas qu'il y ait, dans les sols touchés par le présent projet, une teneur en cadmium nécessitant des mesures particulières

ou rendant impossible l'utilisation des matériaux terreux dans le cas d'espèce. Les griefs des recourants à cet égard sont dès lors rejetés.

15. Il résulte de tout ce qui précède que la décision d'approbation des plans, à l'exception de deux compléments demandés par l'autorité de première instance elle-même, doit être confirmée et les griefs des recourants rejetés pour autant que recevables.

16. Les recourants émettent encore quelques griefs relatifs à la décision d'approbation du règlement d'exploitation rendue par l'OFAC.

16.1 L'un des recourants, qui s'est ensuite simplement joint au recours des recourants 1 (consid. G de l'état de fait ci-dessus), invoquait que le règlement d'exploitation ne pouvait pas être approuvé, dès lors que l'installation devenait une installation mixte, civile et militaire.

Le TAF ne peut que rejeter un tel grief. Rien n'indique que l'installation soit destinée à une utilisation à des fins militaires avec le type d'appareils que cela implique. Le PSIA définit clairement que l'installation est un aérodrome régional civil.

Il est exact, en revanche, que l'OFAC a considéré, suite aux demandes du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), qu'une éventuelle utilisation de l'installation à des fins d'écolage par les Forces aériennes pourrait être autorisée par le Chef de place, mais dans le cadre du règlement d'exploitation et selon des modalités à définir précisément et uniquement pour les avions et non pour les hélicoptères. Par ailleurs, d'éventuels vols militaires pourraient être autorisés par le Chef de place, et toujours dans le cadre défini par le règlement d'exploitation, pour les cas d'engagements subsidiaires ou d'aides en cas de catastrophes.

Une telle utilisation est clairement occasionnelle et une autorisation du Chef de place doit intervenir à chaque fois. Dans la mesure où les vols militaires se conformeront au règlement d'exploitation, on ne saurait considérer que l'installation sera affectée à l'aviation militaire.

Ce grief doit dès lors être rejeté.

16.2 Les recourants font ensuite grief à la décision d'approbation du règlement d'exploitation de ne pas avoir résolu le conflit identifié avec

les oiseaux. Ce grief ne précise pas en quoi ni comment ce supposé conflit devrait être résolu.

La question dite du péril aviaire a été traitée dans la décision de l'OFAC (consid. 2.2.5.4, p.13). L'autorité de première instance a refusé d'inscrire une charge dans le dispositif de sa décision, charge qui aurait eu pour but d'interdire d'éventuelles futures mesures de sécurité pouvant porter atteinte à l'habitat des rapaces aux alentours de l'aérodrome. Ce refus faisait suite au préavis de l'OFEV, du 1er juin 2004 (pièce 35 du dossier de première instance, p. 4).

Dans sa prise de position sur les recours, du 31 octobre 2005, l'OFEV a indiqué que sa remarque sur la question ne comportait pas l'exigence de l'inscription d'une charge, mais d'une réserve. Il considère par ailleurs que le péril aviaire à Bressaucourt n'a rien de comparable à celui que l'on peut rencontrer sur d'autres aéroports puisque cet aérodrome sera utilisé principalement par des avions à hélice qui volent nettement moins vite que les avions à propulsion.

Une décision peut être assortie de clauses accessoires, à savoir le terme, la condition ou la charge (cf. André Grisel, Traité de droit administratif, Vol. I, Neuchâtel, 1984, p. 407 s; Pierre Moor, op. cit., p. 77 ss). La réserve, quelle que soit la notion que cette autorité avait à l'esprit, ne fait pas partie des clauses accessoires complétant une décision. En l'occurrence, seule une charge aurait pu être envisagée ici. Comme mentionné au paragraphe précédent, l'autorité spécialisée n'a justement pas considéré que cette charge (laquelle aurait impliqué l'abattage d'arbres pour supprimer d'éventuels lieux de nidification) soit nécessaire.

Dès lors que les recourants n'amènent aucun élément susceptible de douter du bien fondé de l'avis de l'OFEV sur ce point, tout grief tendant à faire inscrire une telle charge dans la décision de l'OFAC doit être déclaré mal fondé.

17. Des considérants qui précèdent, il résulte que les recours, pour autant que recevables, doivent être rejetés s'agissant de la décision d'octroi de la concession d'exploitation, et s'agissant de la décision d'approbation du règlement d'exploitation et très partiellement admis (consid. 12.2 et 13 ci-dessus) s'agissant de la décision d'approbation des plans.

18. Conformément à l'article 1 du Règlement concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2), les frais de procédure, comprenant l'émolument judiciaire et les débours sont mis à la charge des recourants qui succombent. Vu l'ampleur et le nombre de griefs, l'instruction relativement complexe du recours, ces frais peuvent être fixés à 4'000 francs. Pour tenir compte du bien-fondé très partiel des recours, la part mise solidairement à la charge des recourants se montera à 3'800 francs. Les recourants 1 se sont acquittés d'une avance de frais de 1'000 francs en date du 11 août 2005 et les recourants 2 se sont acquittés d'une avance de frais équivalente en date du 12 juillet 2005. C._____ s'était vu réclamer une avance de frais de 500 francs en date du 6 juillet 2005; le juge instructeur y avait toutefois renoncé au vu du courrier de ce recourant, du 12 août 2005, par lequel il déclarait se joindre aux recourants 1. Cette somme de 500 francs n'a donc jamais été payée. Il reste donc une somme de 1'800 francs de frais à acquitter par les recourants 1 et 2, cette somme étant mise solidairement à leur charge.

L'intimée, qui succombe très partiellement, supportera le solde des frais susmentionné et ce à hauteur de 200 francs.

19. Vu le bien-fondé très partiel des recours, les recourants 2 qui étaient représentés par un mandataire professionnel se verront allouer une indemnité de dépens très réduite fixée à 500 francs (articles 7 et 10 FITAF et 64 PA), qui sera mise à la charge de l'intimée.

L'intimée était également représentée par un mandataire professionnel. Vu l'article 10 FITAF, ces dépens seront fixés à 9'000 francs, TVA comprise, et mis à la charge des recourants solidairement.

Les dépens seront compensés.

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1. Pour autant que recevables, les recours contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation sont rejetés.

2. Pour autant que recevables, les recours contre la décision d'approbation des plans sont très partiellement admis et

Le chiffre 3.2.1.5 du dispositif de la décision d'approbation des plans est modifié comme suit : l'infiltration des eaux de la route d'accès sera réalisée conformément aux indications de l'OFEV, stipulées dans les "Instructions sur la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication, Berne, 2002".

Le chiffre 3.2.1.3 du dispositif de la décision d'approbation des plans est modifié comme suit : la directive de l'OFEV intitulée "Protection de l'air sur les chantiers, Berne 2002" sera appliquée durant la phase de construction de l'installation.

La décision d'approbation des plans est confirmée pour le surplus.

3. Pour autant que recevables, les recours contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation sont rejetés.

4. Les frais de procédure sont arrêtés à Fr. 4'000 et sont mis à la charge des recourants à hauteur de Fr. 3'800 et de l'intimée à hauteur de Fr. 200. Les frais mis à la charge des recourants sont partiellement compensés par l'avance de frais déjà versée de Fr. 2'000. Le solde doit être versé par les parties sur le compte du Tribunal dans les trente jours qui suivent l'entrée en force du présent arrêt.

5. Une indemnité de dépens de Fr. 9'000, y compris la TVA, est allouée à l'intimée et mise à la charge, solidairement, des recourants. Les dépens sont compensés.

6. Une indemnité de dépens de Fr. 500, y compris la TVA, est allouée aux recourants 2 et mise la charge de l'intimée. Les dépens sont compensés.

7. Le présent arrêt est adressé :

- aux recourants 1 et 2 (Acte judiciaire)

- à l'intimée (Acte judiciaire)
- aux autorités inférieures (réf. _____; Acte judiciaire)

La présidente du collège : Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot Gilles Simon

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14 , par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral [LTF, RS 173.110]). Le mémoire doit indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (voir art. 42 LTF).

Expédition :