

Quelles modalités d'exploitation pour l'aéroport de Zurich?

Processus de coordination PSIA: structuré, analytique et transparent

Seul hub intercontinental de Suisse, l'aéroport de Zurich est une infrastructure clé d'importance nationale. Comme le souligne le Conseil fédéral dans son Rapport sur la politique aéronautique, «son fonctionnement sans faille est d'un intérêt vital pour la Suisse». Zurich doit à cet égard continuer à faire office de plate-forme aéroportuaire et à offrir des liaisons directes à destination des principaux centres européens et mondiaux. Le Rapport fixe également des obligations à l'aéroport en exigeant qu'il se dote d'infrastructures permettant aux compagnies basées à Zurich de soutenir la concurrence des compagnies opérant à partir d'autres aéroports européens. Le cadre de l'exploitation de l'aéroport de Zurich est délimité d'une part, par les exigences de la Confédération; d'autre part, par les restrictions imposées au survol du sud de l'Allemagne par les autorités allemandes.

Coordonner le PSIA et les planifications directrices

Le règlement d'exploitation de tout aéroport en Suisse est défini par rapport au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), qui constitue l'instrument de la Confédération en matière d'aménagement du territoire et fixe les objectifs et les exigences auxquels doit répondre l'infrastructure aéronautique civile. Lancé en octobre 2004 et placé sous la houlette de l'OFAC, un processus de coordination du PSIA pour l'aéroport de Zurich est en cours. Il doit permettre de coordonner la planification sectorielle de la Confédération avec les divers plans directeurs cantonaux touchés par l'aéroport. A cet effet, une organisation de projet composée de représentants de l'OFAC, du canton de Zurich et de l'aéroport a été mise sur pied. Son fonctionnement repose sur un processus clairement structuré et suivant une approche analytique. Gage de transparence du projet et de lisibilité de ses résultats, chaque étape du processus fait l'objet d'une information au public.

Un processus en deux temps

Dans la première phase du processus, les parties prenantes s'attachent à définir les conditions techniques de l'exploitation future de l'aéroport de Zurich, c'est-à-dire à établir, à analyser et à comparer plusieurs variantes d'exploitation. Les discussions politiques à ce sujet ont lieu dans le cadre des entretiens de coordination auxquels prennent part d'autres services de la Confédération ainsi que, en plus de celui de Zurich, les cantons d'Argovie et de Schaffhouse, également impliqués au niveau de l'aménagement du territoire. La Confédération informe et consulte régulièrement les autres cantons limitrophes. Dans la seconde phase, qui débutera une fois le choix de la variante connu et sera synchronisée avec la planification directrice des cantons, la population et les autorités seront conviées à participer au processus. En bout de course, le Conseil fédéral approuve la fiche de coordination PSIA qui définit les conditions de l'exploitation de l'aéroport au niveau de l'aménagement du territoire et circonscrit ainsi son développement potentiel.

Selon le Rapport sur la politique aéronautique, le développement de l'aéroport Zurich doit pouvoir suivre l'évolution de la demande. Autrement dit, son infrastructure doit en principe être en mesure d'absorber en permanence le trafic généré par le marché. Toutefois, le Conseil fédéral n'exclut pas des entorses à ce principe si des considérations d'ordre écologique ou social le justifient. Les concepteurs doivent donc tenir compte des trois dimensions du développement durable (économique, environnemental et social) dans la définition des variantes d'exploitation.

Le cadre des variantes a été défini

Le processus PSIA a franchi une première étape en octobre 2005 avec la présentation et la mise en discussion du cadre d'élaboration des variantes. Celles-ci devront tenir compte des prévisions de trafic, de critères opérationnels et de certains objectifs. Les critères d'évaluation des diverses variantes ont également été définis à cette occasion. Il a été en outre





décidé que les concepteurs établiront à la fois des variantes d'exploitation où l'infrastructure aéroportuaire arrive à absorber l'évolution du trafic pronostiquée sur les quinze/vingt prochaines années et des variantes où ce n'est pas le cas. Une des questions clés sera de savoir si l'aéroport de Zurich devra développer ou non son système de pistes, sachant que seule la construction d'une piste supplémentaire permettrait à l'aéroport de faire face aux quelque 400 000 mouvements prévus à l'horizon 2020.

Le choix de la variante d'exploitation devrait tomber au terme de l'entretien de coordination qui doit avoir lieu fin 2006. La première phase du processus devrait quant à elle se terminer dans le courant de 2007. La fiche de coordination sera mise à l'enquête publique en 2008 parallèlement aux plans directeurs cantonaux. Le processus devrait se conclure en 2009 par la décision d'approbation du Conseil fédéral.

Clarifier la situation avec l'Allemagne

Les restrictions décrétées par voie d'ordonnance par le gouvernement allemand à l'utilisation de l'espace aérien du sud de l'Allemagne ont d'importantes répercussions sur l'exploitation de l'aéroport de Zurich. D'un côté, la Suisse a contesté la décision de Berlin devant la Cour de justice des Communautés européennes, estimant qu'elle avait un caractère discriminatoire, de l'autre les ministres des transports des deux pays ont choisi au printemps 2005 de renouer le dialogue. La sécurité juridique et la stabilité du futur régime d'exploitation de l'aéroport passent par un arrangement avec l'Allemagne qui soit acceptable par les deux pays et ne restreigne pas l'activité de l'aéroport autant que c'est le cas aujourd'hui. Tant que les pourparlers avec l'Allemagne seront en cours, chaque variante intégrera deux situations: l'une avec les restrictions allemandes, l'autre où l'espace aérien du sud de l'Allemagne peut être largement utilisé.

