

Processus PSIA pour l'aéroport de Zurich: fin du volet technique

19 variantes d'exploitation, 1000 pages de documentation, 20000 heures de travail



La Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) précise les critères auxquels doivent répondre les aéroports suisses en matière d'aménagement du territoire. Il délimite ce faisant le cadre de l'exploitation de chaque installation. Instrument d'aménagement du territoire sur le plan fédéral, le PSIA se doit d'être coordonné avec les plans directeurs des cantons aéroportuaires. Cette opération intervient dans le cadre du processus de coordination mis sur pied par la Confédération, dont les modalités varient au gré de l'environnement social et de l'exploitation de l'aéroport. Rien d'étonnant, dès lors, que le processus de coordination de l'aéroport de Zurich soit le plus complexe et le plus long que l'OFAC ait à gérer.

Initié fin 2004, il se déroule en deux phases. La première consiste à définir les critères techniques, c'est-à-dire les variantes d'exploitation envisageables, puis à en discuter au niveau politique dans le cadre d'entretiens de coordination. La deuxième phase – au cours de laquelle le PSIA et les plans directeurs cantonaux sont coordonnés et à laquelle la population est conviée à participer – débute dès que l'on aura retenu une forme d'exploitation pour l'aéroport. Il appartiendra alors au Conseil fédéral, probablement d'ici à la fin 2009, d'approuver la fiche de coordination PSIA pour l'aéroport de Zurich et les plans directeurs cantonaux. Les critères techniques sont définis dans

le cadre d'une organisation de projet placée sous la direction de l'OFAC et à laquelle collaborent le canton et l'aéroport de Zurich. D'autres services fédéraux ainsi que les cantons d'Argovie et de Schaffhouse – dont la planification territoriale est directement touchée – sont également conviés aux entretiens de coordination. La Confédération informe et consulte régulièrement les autres cantons limitrophes sur l'état du processus.

19 variantes pour trois systèmes de pistes

Les partenaires du projet ont dévoilé, en décembre 2006, le résultat de leur expertise technique et présenté dix-neuf variantes d'exploitation envisageables pour l'aéroport de Zurich. Les variantes recouvrent toutes les modalités d'exploitation possibles. Sept d'entre elles reposent sur le système de pistes actuel, tandis que six impliquent une prolongation de la piste 28 et de la piste 32 en direction du nord et les six dernières prévoient de faire «pivoter» la piste 14/32 orientée sur un axe nord-sud, afin qu'elle soit parallèle à la piste 16/34. Les variantes présentent parfois d'importantes différences en termes de capacité et d'impact sur le voisinage. Selon une étude réalisée dans le cadre du processus PSIA, seules les variantes reposant sur un système de pistes parallèles permettraient d'absorber, à l'horizon 2030, les 450 000 mouvements annuels attendus. Les variantes impliquant une prolongation des pis-

tes présentent un bon compromis entre minimisation des nuisances sonores et maximisation du trafic.

Les possibilités techniques passées au crible

Les variantes d'exploitation, leurs caractéristiques ainsi que l'évaluation de leurs avantages et inconvénients sont le fruit de travaux uniques en leur genre puisqu'il a fallu imaginer des modèles d'exploitation inédits pour un aéroport suisse. Entre 30 et 40 spécialistes ont d'abord soigneusement et systématiquement analysé toutes les possibilités de décollage et d'atterrissage, ainsi que les routes associées. Ils ont établi près de 160 éléments d'exploitation dont près de la moitié a été éliminée après une première analyse de la sécurité. Les experts ont ensuite combiné les éléments restants pour former une centaine de modèles correspondant à l'exploitation de l'aéroport à une certaine heure du jour ou dans certaines conditions météorologiques. A nouveau, la moitié fut abandonnée après une analyse de la sécurité. De la cinquantaine de modèles restant, les experts en ont tiré plusieurs variantes pour lesquelles l'exploitation est garantie sur toute l'année et par tous les temps.

Ces variantes d'exploitation ont à leur tour été soumises à une évaluation globale fondée sur un catalogue de 16 critères traduisant

les trois dimensions du développement durable (économie, environnement, société). Parmi les critères retenus, citons entre autre la sécurité, l'urbanisation, la capacité de l'aéroport, la rationalité économique, les nuisances sonores et la pureté de l'air. En tout, plus de 50 indicateurs ont permis de mesurer l'impact de chaque variante pour un critère donné.

Les experts ont documenté leurs travaux dans un rapport de plus de 100 pages. Si l'on ajoute les investigations, études, calculs et modélisations effectuées pour le PSIA, la documentation relative à l'élaboration et à l'évaluation des variantes d'exploitation totalise un bon millier de pages. Les 30 à 40 experts mobilisés par les trois partenaires du projet, OFAC, canton et aéroport de Zurich – ont effectué à eux seuls environ 20 000 heures de travail (ce chiffre ne comprend pas le travail nécessité par les études et rapports externes).

Place au débat politique, y compris avec l'Allemagne

La présentation des variantes d'exploitation, début décembre 2006, a mis un terme au volet technique du processus de coordination PSIA. Place maintenant aux discussions politiques sur les futures modalités d'exploitation de l'aéroport de Zurich. Ce débat aura lieu dans le cadre des entretiens de coordination. Il s'agira de dégager une synthèse des avis, puis de réduire

au fur et à mesure le nombre des variantes pour, finalement, n'en retenir plus qu'une seule.

Les dix-neuf variantes élaborées ne sont pas uniquement destinées à un usage interne mais ont également leur importance dans les pourparlers engagés avec l'Allemagne afin de trouver un accord sur le survol du sud de l'Allemagne par le trafic aérien au départ et à destination de l'aéroport de Zurich. Fin octobre 2006, les ministres des Transports des deux pays avaient convenu que les variantes d'exploitation issues du processus PSIA constitueraient la base de toute recherche d'une solution satisfaisante à la fois pour la population résidant de part et d'autre de la frontière et pour l'aéroport de Zurich. Un accord avec l'Allemagne passe par la mise en œuvre de nouvelles solutions ou des formes d'exploitation non conventionnelles. A cet égard, les dix-neuf variantes d'exploitation sont à priori prometteuses.

Pour en savoir plus sur le processus PSIA relatif à Zürich: www.sil-zuerich.admin.ch

