

## Toutes les options restent ouvertes

Dans le cadre du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), la Confédération définit les conditions en matière d'aménagement du territoire auxquelles doivent répondre les aéroports en Suisse. Le rôle du PSIA est de définir l'espace et les surfaces nécessaires à l'exploitation à long terme des aéroports. A cet effet, les deux principaux instruments du PSIA sont la planification sectorielle de la Confédération et la planification directrice des cantons. Juridiquement placée au même niveau, ces deux instruments de l'aménagement du territoire doivent être coordonnés. Cette fonction est attribuée aux processus de coordination PSIA dont les modalités varient suivant la nature de l'installation et le contexte social. Parmi les processus PSIA, celui aujourd'hui en marche sur l'aéroport de Zurich est de loin le plus lourd et le plus complexe. En admettant que le Conseil fédéral approuve, comme prévu en 2010, la fiche de coordination fixant les conditions générales d'exploitation, le processus aura duré au total six ans.

La phase de coordination, c'est-à-dire la première phase du processus PSIA, devrait s'achever en 2008. Au terme de trois entretiens de coordination, trois variantes d'exploitation techniquement faisables ont été retenues parmi les dix-neuf en lice au départ. Deux d'entre elles reposent sur le système de pistes actuel ; la dernière implique un allongement des pistes. Ces différentes variantes offrent dans une large mesure un équi-

bre entre les exigences liées à l'exploitation d'une plate-forme intercontinentale et le souci de limiter au maximum les nuisances sonores pour les riverains. Elles ouvrent la porte à différentes options pour la future exploitation du trafic aérien à Zurich. D'une part, à court terme avec le système de pistes actuel mais aussi, d'autre part, avec la possibilité à moyen terme d'allonger les pistes. Elles offrent également la souplesse nécessaire dans la perspective des pourparlers avec notre voisin germanique concernant l'utilisation de l'espace aérien du sud de l'Allemagne.

A plus long terme par contre, seul un système de pistes parallèles permettra d'absorber la croissance attendue du trafic aérien à l'aéroport de Zurich. Même si pour la Confédération cette éventualité n'entre pour l'instant pas en ligne de compte, les surfaces nécessaires ont été par précaution réservées. Et ceci afin de garder si nécessaire une marge de manoeuvre. En vertu de cette garantie territoriale, le terrain ne sera pas constructible tant que l'option des pistes parallèles n'aura pas été définitivement abandonnée. Une telle garantie ne préjuge en rien de la construction de pistes parallèles, puisque un projet de ce genre doit de toute manière faire au préalable l'objet des procédures de planification et d'autorisation ordinaires.

Pour le lancement de la deuxième phase du processus PSIA, l'OFAC établira un projet de fiche

Processus PSIA pour l'aéroport de Zurich: la phase de coordination touche à sa fin

de coordination basé sur les variantes d'exploitation retenues. Ce projet sera mis à l'enquête publique en 2009 en même temps que les projets de plans directeurs cantonaux et donnera lieu à un débat public sur la forme que doit prendre l'exploitation de l'aéroport.

[www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)

