

Bruit du trafic aérien: silence on calcule

Processus PSIA pour l'aéroport de Zurich: les premières décisions sont tombées

A l'été 2008, au terme des trois entretiens de coordination menés avec le canton de Zurich et les cantons riverains sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relatif à l'aéroport de Zurich, la Confédération a décidé de prendre en considération les trois variantes d'exploitation restantes pour élaborer la fiche de coordination de l'installation. Deux des variantes se fondent sur les pistes existantes et la dernière postule leur allongement. La Confédération a par contre abandonné les variantes qui prévoyaient un système de pistes parallèles. Plus en amont dans la procédure, le gouvernement zurichois s'était déjà opposé avec succès à l'idée de «pivoter» une des deux pistes nord-sud pour qu'elle soit parallèle à l'autre.

La Confédération définit dans le PSIA le régime d'exploitation des aéroports, lequel est transposé en détail dans le règlement d'exploitation. Tandis que la fiche PSIA décrit principalement le rôle et la fonction de l'installation et indique les courbes de bruit, le règlement d'exploitation indique les heures d'ouverture de l'installation et les règles régissant l'utilisation des pistes.

La Confédération n'a en revanche pas encore statué sur certains éléments qui ont été intégrés aux trois variantes d'exploitation dans le cadre du processus d'optimisation. Il s'agit de permettre aux avions de décoller dans le prolongement de

l'axe de la piste en direction du sud afin de mieux stabiliser l'exploitation dans certaines situations et d'autoriser des atterrissages supplémentaires par le sud par fort vent du nord, cas qui se présente rarement. Avant d'intégrer définitivement ces éléments dans les variantes, la Confédération souhaite connaître en détail quelles pourraient être leurs conséquences. Il faudra examiner non seulement les répercussions sur la capacité de l'aéroport mais également procéder à des calculs de bruit. Le résultat de ces analyses devrait être disponible d'ici l'été. Pour la Confédération, ces éléments ne sont susceptibles d'entrer en ligne de compte que s'ils offrent toutes les garanties requises en matière de sécurité et de stabilité de l'exploitation et à condition qu'ils n'augmentent pas exagérément les nuisances auxquelles sont exposés les riverains.

La Confédération publiera un rapport final dans lequel elle dressera le bilan du processus de coordination en soulignant à la fois les points de convergence et les points d'achoppement. Le rapport indiquera en outre les formes d'exploitation qui ont la préférence de la Confédération. A la suite de quoi, l'OFAC rédigera d'ici la fin de l'année un projet de fiche de coordination PSIA qui sera mis en consultation publique et sur lequel les autorités et la population pourront se déterminer. Plus ou moins simultanément, la Suisse adressera une proposition à l'Allemagne en vue de régler la question du survol de l'espace aérien du sud de

l'Allemagne par le trafic à destination de Zurich. Au préalable, un groupe de travail germano-suisse, mandaté par les gouvernements des deux pays, calculera l'importance des nuisances sonores causées par l'aéroport de Zurich en territoire allemand, afin de donner une base objective aux futurs pourparlers.

