Le transport aérien arrive à saturation

Nous vivons dans une société de mobilité: nous sommes plus nombreux à nous déplacer, plus longtemps et toujours plus loin. Bouchons sur la route et trains bondés sont les révélateurs au quotidien de cette évolution. Même si dans les airs, les effets ne sont pas aussi spectaculaires, le transport aérien est lui aussi proche de la saturation. Mais en faisant preuve de créativité, il devrait être possible de procurer un répit à l'aviation à l'exemple des trois projets suivants:

- Si rien n'est fait pour modifier l'organisation du service de la navigation aérienne en Europe, qui est basé actuellement sur les frontières nationales, il faudra s'attendre d'ici dix ans à davantage de bouchons dans le ciel, à des trajets plus longs et à des retards nettement plus importants qu'aujourd'hui. Pour déjouer ce scénario, l'UE a lancé un projet de défragmentation de l'espace aérien baptisé Ciel unique européen. Ce projet a pour ambition d'harmoniser le service de la navigation aérienne et de redéfinir les structures et les compétences en fonction des flux de trafic. Il se traduira par la création d'espaces aériens transfrontaliers à l'image de celui que la Suisse, l'Allemagne, la France et les pays du Benelux mettent conjointement en place en Europe centrale sous le nom de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). Les six pays partenaires ont signé un traité à cet effet fin 2010. La mise en œuvre se fera en plusieurs étapes et s'étendra sur plusieurs années. Des décisions quant au mode d'organisation du FABEC devraient tomber en 2011.

- Principale plaque tournante du trafic aérien en Suisse, l'aéroport de Zurich devrait, si l'on en croit les prévisions, gérer d'ici vingt ans plus de 400 000 vols par an. Pour faire face à une telle demande, il faudrait impérativement construire une nouvelle piste. Cette solution porterait toutefois tellement atteinte aux intérêts des communes et populations riveraines que le DETEC et le canton de Zurich ont refusé de réserver et de désaffecter les terrains nécessaires dans le cadre de la procédure, en cours, liée au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce qui signifie, en l'état actuel de nos connaissances, qu'à l'horizon 2025 – c'est-à-dire à moyen terme –, l'aéroport de Zurich aura atteint la limite de ses capacités. Plusieurs mesures sont à l'étude pour amortir le choc et trouver des moyens d'augmenter les capacités comme la modification des trajectoires de vol ou la délocalisation de certains types de trafic (petite aviation ou aviation d'affaires). A cet égard, l'aérodrome militaire de Dübendorf pourrait offrir une alternative. La Confédération est en train d'étudier la faisabilité d'une cohabitation entre militaires et civils sur cet aérodrome et d'évaluer les coûts que cela engendrerait.

- L'espace aérien suisse s'est complexifié sous l'effet du relèvement des exigences de sécurité, des revendications des différents usagers (aviation commerciale, Forces aériennes, aviation de plaisance) et de l'évolution technique des appareils volants, toujours plus rapides. Le trafic est du coup devenu lui aussi plus complexe. La structure de l'espace aérien est en outre tributaire du contexte politique, notamment des restrictions décrétées par l'Allemagne pour le trafic aérien à destination de Zurich. A l'image de ce qui se passe sur la route où les automobilistes n'arrivent parfois pas à assimiler la forêt de panneaux, il peut arriver que les pilotes soient désorientés face à la structure actuelle de l'espace aérien. L'OFAC a reconnu la nécessité de simplifier ce dernier en lançant un projet pour une nouvelle stratégie en la matière. Ce projet vise à établir un cadre général et des règles en vue d'aménager un espace aérien modulable, permettant aux usagers – plaisanciers, pilotes militaires ou commandants de long-courrier – d'y coexister.

Abattre les frontières