



# Documentation de base

3 avril 2008

---

## Les variantes d'exploitation optimisées et la garantie sous l'angle de l'aménagement du territoire de la piste parallèle

### Les trois variantes d'exploitation optimisées

- La **variante E** optimisée repose sur le système de pistes et le concept d'exploitation actuels. Elle ne respecte pas les périodes d'interdiction du survol du sud de l'Allemagne décrétées par l'Allemagne et prévoit un écoulement du trafic aérien par le nord entre 6h et 21h et par l'est à partir de 21h, les approches par l'est occasionnant comparativement moins de nuisances sonores.
- La **variante E<sub>DVO</sub>** observe les restrictions relatives au survol du sud de l'Allemagne imposées par l'ordonnance allemande (DVO). Cette variante prévoit la possibilité de recourir à la procédure d'approche coudée par le nord entre 6 h et 7 h, pour autant que cette dernière permette de répondre à la demande de trafic et remplisse tous les exigences en matière de sécurité. A long terme, l'approche coudée par le nord ne sera susceptible de répondre aux exigences de l'exploitation d'un aéroport intercontinental que si elle obéit à une procédure de précision (basée sur un système de navigation par satellite). Par ailleurs, la société exploitant l'aéroport de Zurich a déposé une demande, en cours d'examen par l'OFAC, afin d'être autorisée à mettre en service la procédure d'approche coudée par le nord (avec approche finale à vue).
- La **variante J<sub>optimisée</sub>** repose sur un système de pistes allongées et combine régimes d'exploitation par le nord et par l'est. Durant les vagues d'approches, les atterrissages auraient en principe lieu par le nord, tandis que durant les vagues de décollages, les atterrissages auraient lieu par l'est. Par rapport à la variante J initiale, la variante J<sub>optimisée</sub> prévoit une plus grande flexibilité d'exploitation pour les atterrissages par l'est à midi, afin de tenir compte d'éventuels décalages des séquences d'approche et de décollage. Alors que dans la variante initiale, les approches par l'est se déroulaient à heures fixes entre 10h et 14h, la variante optimisée prévoit des atterrissages par l'est dans une plage horaire de plusieurs heures entre 10h et 16h. La variante J optimisée ne prévoit pas de solution de rechange lors des périodes d'interdiction décrétées par

l'Allemagne le matin et le soir. Elle n'est donc pas compatible avec l'ordonnance allemande DVO. L'allongement des pistes n'entrerait en ligne de compte que si un nouvel arrangement, stable juridiquement, avec l'Allemagne concernant l'utilisation de son espace aérien par le trafic au départ et à destination de Zurich était conclu.

- A la différence de la situation actuelle, les **trois variantes** prévoient des décollages par le sud dans le prolongement de l'axe de la piste en cas de brouillard et de bise, mais uniquement si les vols ont du retard. Par ailleurs, toutes les variantes prévoient que par fort vent du nord-est – ce qui se produit rarement –, les atterrissages aient lieu par le sud pour des raisons de sécurité. Globalement, ces deux concepts d'exploitation devraient s'appliquer durant moins de 5% des heures d'exploitation de l'aéroport.

### **La question de la garantie d'une piste parallèle sous l'angle de l'aménagement du territoire**

L'aménagement d'un système de pistes parallèles n'entre pour l'instant pas en ligne de compte pour la Confédération. Toutefois afin de maintenir cette option ouverte à long terme - vingt à trente ans -, la Confédération a mandaté deux études afin d'évaluer les conséquences d'un gel dans le PSIA des surfaces réservées à ce système de pistes parallèles. Les deux études ont estimé que la mesure serait souhaitable dans une perspective globale et à long terme. D'une part, la mise en réserve des surfaces nécessaires à un système de pistes parallèles permet de faire l'économie de possibles conflits avec d'autres types d'affectation et de maintenir le potentiel de développement de l'aéroport de Zurich pour répondre à la demande. D'autre part, les études ont mis en évidence que l'impact de cette mesure serait somme toute mineur. Cette mesure n'aurait cependant qu'un caractère préventif et ne saurait en rien préjuger d'une décision favorable à un système d'exploitation basé sur des pistes parallèles.

En particulier, les communes de Kloten, de Bülach, de Winkel et de Neerach ne pourraient plus dégager dans les régions concernées des réserves d'utilisation supplémentaires destinées à l'habitat. De plus, une cinquantaine de bâtiments sur les communes de Winkel et de Bachenbülach seraient limités dans leur hauteur. La mesure n'aurait aucune incidence sur les réserves existantes. En revanche, comme la construction d'une piste parallèle impliquerait le déplacement d'une route nationale et de deux routes cantonales, il y aurait lieu de réserver par précaution les surfaces correspondantes. Enfin, la Confédération devrait trouver un autre site pour implanter la place d'arme de Kloten-Bülach.