Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Département fédéral de la défense, de la protection
de la population et des sports DDPS

Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR

# Questions et réponses concernant l'avenir de l'aérodrome de Dübendorf

## Aviation civile

### Pourquoi la Confédération a-t-elle décidé de confier l'exploitation civile du champ d'aviation de Dübendorf à la société Flugplatz Dübendorf AG ?

La Confédération a lancé en décembre 2013 un appel d'offres afin de trouver un candidat susceptible d'assurer l'exploitation civile de l'aérodrome de Dübendorf. Deux projets portés par des intérêts suisses ont été soumis, l'un défendu par la société Flugplatz Dübendorf AG, l'autre par TopMotion GmbH, qui est lié à l'Air Force Center Dübendorf. Flugplatz Dübendorf AG a su convaincre par son modèle d'affaires où l'autonomie financière est garantie sur trente ans d'exploitation et qui ne nécessite aucune aide de la Confédération, celle-ci percevant même une rente annuelle puisqu'elle loue le terrain en droit de superficie. Flugplatz Dübendorf AG vise spécialement l'aviation d'affaires qui revêt une grande importance pour la place économique zurichoise et dont l'avenir à long terme est plutôt bouché à l'aéroport de Zurich.

### Quand est-ce que Flugplatz Dübendorf AG va démarrer l'exploitation ?

Après la décision du Conseil fédéral, la Confédération et Flugplatz Dübendorf AG vont d'abord négocier un accord. S'en suivra une longue procédure de planification et d'autorisation qui pourra durer jusqu'à dix ans. Le canton, les communes et la population seront consultés dans le cadre de la procédure de plan sectoriel. Il sera possible de faire opposition pendant la mise à l'enquête de l'autorisation d'exploitation, du règlement d'exploitation et des plans. L'exploitation ne devrait pas débuter avant 2020.

### Quelle est la raison d'être d'un second aérodrome si proche de l'aéroport de Zurich, implanté qui plus est dans une région très urbanisée ?

L'aéroport de Zurich arrive au maximum de ses capacités. Aux heures de pointe, les avions d'affaires et les petits avions peinent déjà aujourd'hui à trouver un créneau pour décoller ou atterrir à Zurich. L'OFAC a réalisé une étude interne qui passe en revue les alternatives à l'aéroport de Zurich pour l'aviation légère et l'aviation d'affaires. Dübendorf, avec sa piste qui, même après avoir été raccourcie, mesurera encore 1800 mètres, et vu sa proximité avec la place économique zurichoise apparaît comme la seule alternative sérieuse. La Confédération estime en outre que le voisinage d'un aérodrome recèle des synergies intéressantes pour les usagers du parc d'innovation.

Pour la Confédération, il n'est toutefois pas question que les riverains de l'aérodrome soient exposés à des nuisances sonores excessives. Le futur exploitant devra se plier à des prescriptions draconiennes, notamment aux valeurs de planification fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Compte tenu de cette contrainte, on estime qu'il pourra y avoir au plus quelque 28 000 mouvements annuels. Actuellement, l'aérodrome enregistre près de 14 500 mouvements d'aéronefs par an. De plus, les vols de ligne et charters ne seront pas autorisés tout comme les vols d'instruction dans le cadre de l'instruction de base.

### L'aérodrome de Dübendorf est-il compatible avec l'aéroport de Zurich ?

L'exploitation civile de l'aérodrome de Dübendorf n'aura aucune répercussion négative sur l'aéroport de Zurich, ni au niveau de l'exploitation, ni en termes de sécurité. Une certaine coordination sera en

revanche nécessaire entre les deux sites aéroportuaires, l'aéroport de Zurich étant prioritaire. Consultés à ce sujet, Skyguide, société qui assure le contrôle aérien, et l'aéroport de Zurich, estiment que cette coordination est possible.

## Aviation militaire

**Pourquoi le DDPS abandonne-t-il l'aérodrome militaire de Dübendorf ?**
La modernisation de l'armée implique de modérer la part des investissements consacrés au renouvellement des équipements militaires. Il y a également lieu de réduire sensiblement les frais d'exploitation. Dans ce contexte, la Confédération a décidé de se défaire de certaines infrastructures, dont l'aérodrome militaire de Dübendorf.

**Qu'en sera-t-il de l'activité militaire sur l'aérodrome civil ?**
Les Forces aériennes concentreront leurs activités au nord de l'aérodrome. L'infrastructure nécessaire à l'exploitation d'une base pour hélicoptères sera édifiée au niveau des halles 10 à 12 actuelles. Les Forces aériennes pourront en outre utiliser la piste civile en fonction des besoins de la Confédération. Compte tenu des priorités financières fixées dans le cadre de la modernisation de l'armée, la base fédérale ne sera pas opérationnelle avant 2022. D'ici là, le DDPS continuera d'exploiter l'aérodrome militaire.

**Que se passera-t-il avant que l'aérodrome civil reçoive le feu vert ?**
Dübendorf restera un aérodrome militaire tant que l'exploitant civil n'aura pas reçu toutes les autorisations nécessaires. Les Forces aériennes vont continuer à exploiter la piste qui sera dédiée comme c'est le cas actuellement aux avions militaires.
Les activités civiles existantes restent pour l'instant basées à Dübendorf. Leur cas sera traité dans le cadre des futurs travaux de planification.

## Parc d'innovation

**Qu'est-t-il besoin d'un énième parc d'innovation dans la région zurichoise ? La ville de Zurich compte déjà un technoparc et Schlieren héberge un Bio-Technopark...**

Le parc d'innovation est un projet d'importance nationale qui répond à un souhait de la Confédération, laquelle a créé les bases à cet effet en 2012. C'est également l'un des points du programme de législature du gouvernement cantonal zurichois.

Le Conseil fédéral prépare un message concernant le Parc d'innovation national (qui devrait être adopté fin 2014) dans lequel il exposera plus en détail ce qui distingue le Parc des technoparcs régionaux. Disons déjà que les deux types de parcs diffèrent par leur « clientèle », leur finalité, leur taille, leur marketing, etc. Grâce au Parc d'innovation national, la Suisse entend renforcer sa position de leader mondial de l'innovation, ce qui profitera aux futurs partenaires industriels, à l'économie (y compris aux PME), et aux centres de recherche des universités et hautes écoles spécialisées.

**Est-il judicieux de créer un parc d'innovation à côté d'un champ d'aviation civil ? Les deux activités ne vont-elles pas se gêner mutuellement ?**

Non, l'affectation des zones a été soigneusement étudiée. La longueur de la piste du futur champ d'aviation sera ramenée à 1800 mètres et les activités aéronautiques seront essentiellement concentrées au sud de la piste.

Le parc d'innovation (qui s'étend sur près de 70 hectares) est soumis quant à lui aux dispositions légales (courbes de bruit, limitation d'obstacles, limite de hauteur, etc.), de sorte qu'aucune des activités ne gênera l'autre.

La proximité d'un champ d'aviation peut même représenter un atout pour le pôle d'innovation, à

l’instar de l’aérodrome de Grenchen situé à quelques kilomètres des industries de l’horlogerie et de la mécanique de précision de la région Bienne-Soleure.

**Comment évitera-t-on le bétonnage du périmètre occupé par le Parc d’innovation ?**

Le canton de Zurich a réalisé une étude d’urbanisme qui présente la manière dont le site sera aménagé. Il est prévu de procéder par étapes. Dans un premier temps, une surface de 25 hectares sera bâtie.