

## Conseil national

08.3190

### Interpellation Killer

### Capacités des aéroports de Zurich, Bâle et Genève

---

#### Texte de l'interpellation du 20 mars 2008

Le transport aérien est de nouveau en pleine croissance. S'agissant des émissions des aéronefs au décollage et en phase d'approche ainsi que des immissions affectant la population, la Suisse devra prendre d'importantes décisions. Vu cette évolution, les questions suivantes se posent:

1. S'agissant des mouvements aériens, quelles sont aujourd'hui (base 2007) les réserves de capacité des trois aéroports de Zurich, Bâle et Genève, sans extension éventuelle des pistes?
2. Comment le Conseil fédéral compte-t-il répondre, le cas échéant, à une demande excédant les capacités prévues par le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004?
3. Comment entend-il satisfaire, le cas échéant, les besoins de l'industrie du transport aérien dans le contexte des exigences formulées par la population exposée aux nuisances sonores?
4. Une répartition des mouvements aériens entre ces trois aéroports est-elle envisageable?

#### Cosignataires

Bader Elvira – Baettig Dominique – Baumann J. Alexander – Bigger Elmar – Binder Max – Borer Roland F. – Bortoluzzi Toni – Bourgeois Jacques – Dunant Jean Henri – Egger-Wyss Esther – Eichenberger-Walther Corina – Engelberger Edi – Estermann Yvette – Flückiger-Bäni Sylvia – Föhn Peter – Füglistaller Lieni – Geissbühler Andrea Martina – Giezendanner Ulrich – Glauser-Zufferey Alice – Graber Jean-Pierre – Grunder Hans – Haller Ursula – Hany Urs – Hiltbold Hugues – Kaufmann Hans – Miesch Christian – Müri Felix – Parmelin Guy – Perrin Yvan – Pfister Theophil – Reimann Lukas – Reymond André – Rickli Natalie Simone – Rime Jean-François – Rutschmann Hans – Schenk Simon – Scherer Marcel – Schibli Ernst – Stamm Luzi – von Rotz Christoph – von Siebenthal Erich – Wandfluh Hansruedi – Wobmann Walter – Zemp Markus – Zuppiger Bruno (45)

#### Développement

Le transport aérien est en train de reprendre son essor. Dans le cadre de la planification des variantes possibles au décollage et en phase d'approche à l'aéroport de Zurich, la population est réticente en raison des immissions.

A la lumière des récents développements, il est plutôt improbable que les chiffres relatifs aux mouvements aériens cités dans le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004 soient plausibles et acceptables.

Si la Confédération veut faire en sorte que notre pays soit bien desservi et, ainsi, sauvegarder les intérêts de l'économie suisse, les aéroports doivent disposer de capacités suffisantes ou, à défaut, en créer de nouvelles.

La Suisse est très bien desservie par les transports publics, et les distances entre Zurich, Bâle et Genève sont relativement courtes en comparaison européenne, voire mondiale. Par conséquent, la répartition des capacités pourrait être facilement envisagée.

Vu ces considérations, il faut s'intéresser aux capacités actuelles et futures des trois aéroports de Zurich, Bâle et Genève avec leurs systèmes de pistes actuels ou avec des extensions éventuelles et démocratiquement acceptables pour une majorité de citoyens.

## Réponse du Conseil fédéral

### Question 1

Les mouvements aériens, les prévisions de trafic ainsi que les réserves de capacité des trois aéroports nationaux se résument comme suit:

		Zurich	Genève	Bâle-Mulhouse
1.	Capacité du système de pistes existants	325 000 <sup>1</sup>	231 000 <sup>2</sup>	150 000 <sup>3</sup>
2.	Mouvements 2007 <sup>4</sup>	268 000	190 000	82 000
3.	Réserves de capacité 2007 <sup>5</sup>	57 000	41 000	68 000

<sup>1</sup> Prévisions de la demande du 8.12.2006 pour différentes variantes d'exploitation de l'aéroport de Zurich (annexe E.10) et rapport de l'OFAC du 8.12.2006 concernant les variantes d'exploitation dans le processus PSIA pour l'aéroport de Zurich. Disponible en ligne (en allemand uniquement) : <http://www.bazl.admin.ch/sil/00830/01038/index.html?lang=de>

<sup>2</sup> Selon l'étude d'impact réalisée dans le cadre du renouvellement de la concession d'exploitation en 2000.

<sup>3</sup> Information de l'aéroport de Bâle

<sup>4</sup> Statistiques OFAC et aéroports

<sup>5</sup> Capacité des systèmes de pistes existants (1) – Mouvements 2007 (2)

Il ressort du tableau ci-dessus que Zurich ne pourra de loin pas faire face au trafic aérien pronostiqué à l'horizon 2030 avec son système de pistes actuel. L'aéroport de Genève arriverait tout juste à maîtriser le trafic estimé à cette date-là, tandis que l'aéroport de Bâle-Mulhouse disposerait de capacités suffisantes pour l'avenir. En ce qui concerne l'aéroport de Zurich, il convient de relever qu'aux heures de pointe, l'infrastructure fonctionne à la limite voire au-dessus de ses capacités. Ces pics de capacité sont essentiels pour permettre à une compagnie nationale (Swiss International Airlines SA) d'exploiter un « hub ».

### Questions 2 et 3

Dans son Rapport du 10 décembre 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse 2004<sup>1</sup>, Le Conseil fédéral plaide en faveur d'un développement des aéroports nationaux en fonction de la demande dans le respect toutefois des principes du développement durable. Il tient à cet égard à la fois compte de l'importance des trois aéroports nationaux, plates-formes du trafic aérien international, et des aspirations légitimes de la population à jouir de la tranquillité.

Cet arbitrage entre les différents intérêts trouve sa concrétisation dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui fixe les principes de développement ainsi que les grandes orientations d'une politique durable en matière d'infrastructure. Les objectifs et exigences concernant les installations sont transposés dans les fiches de coordination, tandis que les exigences en matière d'exploitation aéronautique sont coordonnées avec les exigences en matière d'utilisation et de protection dans un processus de coordination<sup>2</sup>.

Les travaux du processus PSIA concernant l'aéroport de Zurich sont en cours. On s'attend actuellement à ce que la fiche de coordination soit disponible en 2010. Alors que les travaux

<sup>1</sup> FF 2005 pp. 1655 ss, 1732

<sup>2</sup> Des informations concernant le PSIA sont disponibles en ligne à l'adresse suivante: <http://www.bazl.admin.ch/themen/lupo/00293/index.html?lang=de>

d'élaboration de la fiche de coordination à Bâle ont commencé, ces travaux devront encore démarrer à Genève.

#### Question 4

Une répartition des mouvements aériens entre les trois aéroports nationaux serait à la rigueur envisageable pour les vols qui ne s'insèrent pas dans l'exploitation du hub de Swiss, qui suppose nécessairement des délais courts pour les correspondances. La durée des trajets entre Zurich et Bâle-Mulhouse (près de deux heures), entre Zurich et Genève et entre Genève et Bâle-Mulhouse (trois heures et demie dans les deux cas) empêche toute répartition des mouvements opérés dans le cadre du hub. Il convient également de relever que les trois aéroports nationaux n'ont pas de direction commune et que les rapports de propriété varient d'une infrastructure à l'autre. La répartition des mouvements aériens entre les différents aéroports nationaux n'est pas prévue selon les dispositions juridiques et de planification. La Confédération dispose donc seulement de moyens restreints.