



Berne, le 18 décembre 2009

A-1936/2006: Aéroport de Zurich

Le 10 décembre 2009, le Tribunal administratif fédéral (TAF) a rendu son arrêt sur l'ensemble des recours concernant l'aéroport de Zurich. Cet arrêt, qui est susceptible de recours devant le Tribunal fédéral, a été notifié aux parties le 18 décembre 2009. Le Tribunal administratif fédéral a décidé d'admettre en partie les recours contre la décision de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) du 29 mars 2005 (règlement d'exploitation intermédiaire). Se basant sur les directives et les objectifs du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) concernant l'aéroport national de Zurich, le Tribunal administratif fédéral estime que l'aéroport de Zurich doit pouvoir compenser les capacités perdues suite au renforcement progressif des restrictions de vol introduites par l'ordonnance d'application allemande, même si la fiche de coordination n'a pas encore été mise au point. Le Tribunal administratif fédéral considère que le règlement d'exploitation intermédiaire du 29 mars 2005 est admissible, dans la mesure où il permet de rétablir la capacité que prévoyait le règlement d'exploitation du 31 mai 2001. Par contre, l'aéroport de Zurich ne peut obtenir de capacités supplémentaires sans fiche de coordination. Le Tribunal administratif fédéral a jugé qu'en raison du renforcement progressif des restrictions de vol nocturne introduites par l'ordonnance unilatérale allemande, les atterrissages supplémentaires sur la piste 28 ainsi que l'introduction de vols d'approche par le sud sur la piste 34 étaient nécessaires et donc admissibles.

Selon l'avis du Tribunal administratif fédéral, il n'existe pas actuellement de procédure d'approche alternative. Même du point de vue de la législation sur le bruit, il n'est pas envisageable actuellement de renoncer aux approches par le sud et/ou aux approches (en augmentation) par l'est. Le Tribunal administratif fédéral a jugé que d'après les connaissances scientifiques actuelles, la réglementation des valeurs limites d'exposition au bruit des aérodromes civils, qui figure dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, était conforme au droit.

En revanche, le TAF a abrogé les autorisations suivantes de l'OFAC, car elles compensent les capacités perdues au-delà du nécessaire:

- L'autorisation de décoller de la piste 28 dès 06h30 et entre 21h00 et 22h00;
- L'autorisation supplémentaire de décoller des pistes 16 et 28 après 21h00 et avant 07h00 en cas d'exception aux restrictions prévues par l'ordonnance unilatérale allemande;
- Le changement de l'ordre de priorité dans l'utilisation de l'aéroport par les aéronefs, selon lequel les vols non commerciaux IFR auraient dû passer devant les vols commerciaux VFR.

Dans son arrêt, le TAF a également abrogé les vols postaux et les vols de mesure durant la nuit, parce que ces vols violent les restrictions concernant les vols de nuit de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA). Par ailleurs, le Tribunal administratif fédéral a rejeté une extension de la phase nocturne d'interdiction des vols et l'introduction d'un plafond annuel de mouvements aériens ainsi qu'une clause spécifique qui aurait permis de planifier des décollages de vols commerciaux entre 22h00 et 23h00 dans la mesure où lesdits vols auraient été indispensables au maintien de la fonction de plate-forme aéroportuaire de l'aéroport de Zurich. Le TAF a estimé que de telles mesures seraient disproportionnées à l'heure actuelle. Les vols charters resteront quant à eux interdits après 22h00.

A une exception près, le Tribunal administratif fédéral a jugé que la nouvelle réglementation concernant l'ensemble des procédures de décollage et d'atterrissage était conforme au droit, de même que le déplacement des espaces aériens destinés aux appareils en attente d'atterrissage. Compte tenu des nuisances sonores importantes auxquelles sont soumis les riverains, le TAF a en revanche abrogé l'autorisation du point de virage des décollages à partir de la piste 28. Ces routes de décollage, qui passent au-dessus de Regensdorf (y compris le quartier de Watt) et Dällikon, avaient été introduites en 1999, sans être toutefois approuvées dans le cadre d'une procédure ordinaire.

Recours contre la décision de l'OFAC du 23 juin 2003 (vols d'approche par le sud)

Par décision du 23 juin 2003, l'OFAC avait approuvé l'introduction de vols d'approche par le sud sur la piste 34 au titre d'une nouvelle modification provisoire du règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich du 31 mai 2001. Sur la base des restrictions de survol de l'Allemagne du sud introduites par la nouvelle ordonnance unilatérale allemande, l'OFAC avait fixé les règles suivantes: les atterrissages devaient avoir lieu sur la piste 28 entre 21h00 et 06h00 et sur la piste 34 entre 06h00 et 07h08, mais exceptionnellement aussi sur l'autre piste. L'OFAC avait également décidé d'autoriser en plus des atterrissages les samedis, dimanches et jours fériés, de 07h08 à 09h08 sur la piste 34 et de 20h00 à 21h00 sur la piste 28, ainsi qu'exceptionnellement sur l'autre piste. Le reste du régime d'exploitation était globalement maintenu.

Du point de vue de la conception, le règlement d'exploitation intermédiaire du 29 mars 2005 représente une réglementation exhaustive de l'exploitation de l'aéroport de Zurich comparativement à la modification provisoire du règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich du 23 juin 2003 (introduction des vols d'approche par le sud sur la piste 34). D'une part, il résume et examine toutes les modifications provisoires du régime aérien intervenues depuis 2001. D'autre part, il comporte également toutes les nouveautés significatives de l'exploitation aérienne et aéroportuaire. Ainsi, suite au déplacement des espaces aériens des avions en attente d'atterrissage, il a été nécessaire de procéder à une redéfinition complète des procédures de décollage et d'atterrissage. Les horaires des vols d'approche par le sud sur la piste 34 et des approches par l'est sur la piste 28 ont été confirmés dans le règlement d'exploitation intermédiaire.

La comparaison des autorisations de ces deux règlements d'exploitation a fait apparaître que la décision de l'OFAC du 23 juin 2003 n'a plus de signification en soi à côté de la nouvelle réglementation exhaustive que contient le règlement d'exploitation intermédiaire du 29 mars 2005. Le Tribunal administratif fédéral a donc rayé du rôle dans leur majorité les recours contre la décision initiale concernant les vols d'approche par le sud, ceux-ci étant devenus sans objet. Après être entré en matière sur les recours restants malgré l'absence d'un intérêt juridique digne de protection, le TAF les a tous rejetés.

Recours contre la décision du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 17 septembre 2007 (Approbation des plans de modification du projet Voies de circulation et aire de stationnement Midfield: nouvelles sorties de piste depuis la piste 28 et infrastructures règlement d'exploitation intermédiaire)

Le Tribunal administratif fédéral a admis en partie les recours de plusieurs requérants contre la décision du DETEC du 17 septembre 2007, et a admis entièrement le recours de la ville de Winterthur. Il a abrogé l'autorisation de nouvelles sorties de piste depuis la piste 28. Le TAF est parvenu à la conclusion que l'aéroport de Zurich (Unique) dispose à partir de 21h00 non seulement de capacités globales nettement plus importantes en raison de l'abandon du trafic en sens inverse et de l'introduction des vols d'approche par l'est, mais aussi de capacités d'atterrissage bien plus importantes. Le Tribunal administratif fédéral a estimé que sans fiche de coordination, un renforcement supplémentaire des capacités horaires au moyen de nouvelles pistes de sorties n'était pas justifié.

Recours contre la décision du DETEC du 23 juin 2003 (Approbation des plans portant sur la construction d'un système d'atterrissage aux instruments ILS ainsi que d'un balisage lumineux d'approche pour la piste 34)

Le Tribunal administratif fédéral a rejeté l'ensemble des recours contre la décision du DETEC du 23 juin 2003. Selon le TAF, l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments pour la piste 34 est nécessaire notamment pour des raisons de disponibilité et de sécurité.

Le Tribunal administratif fédéral

Le Tribunal administratif fédéral connaît des recours contre des décisions rendues par une autorité fédérale et, dans certains domaines, par des autorités cantonales. En outre, il statue en première instance dans les procédures par voie d'action. Lorsque le Tribunal administratif fédéral ne statue pas en dernière instance, ses arrêts sont susceptibles de recours au Tribunal fédéral, sis à Lausanne et Lucerne. Le Tribunal administratif fédéral, sis à Berne et Zollikofen puis à Saint-Gall à partir de 2012, est composé de cinq Cours et d'un Secrétariat général. Avec ses 70 juges et 300 collaborateurs, il est le plus grand tribunal en Suisse.

Renseignements complémentaires

Andrea Arcidiacono, responsable des relations avec les médias, tél.: 058 705 29 86

Mobile: 079 619 04 83, andrea.arcidiacono@bvger.admin.ch