

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 13: **Électromagnétisme**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## Les enjeux d'un accord dissonant



MIX &amp; REMIX

Le refus du Conseil national d'entériner l'accord aérien germano-suisse fait les titres des journaux. Or l'amalgame d'enjeux financiers, juridiques et politiques propres à cette affaire obscurcit la donne, tandis que ses aspects techniques sont rarement approfondis. Tentons un tri.

Parmi les acteurs, citons d'abord *Unique Airport*, dont l'avenir de «hub» est en jeu dans la mesure où des restrictions substantielles du trafic compromettraient la rentabilité de ses plans d'extension. Ensuite, *Swiss Air Lines*, dont le succès est étroitement lié à *Unique*, comme centre de gravité de ses activités. *Skyguide*, enfin, la société privatisée en charge

du contrôle aérien, qui verrait certainement ses redevances liées au trafic à Zurich fondre de plusieurs dizaines de millions. Quant aux passagers, ils ne sont pas acteurs, mais concernés par une mesure susceptible d'affecter la sécurité: le possible transfert, au contrôle allemand, du trafic en approche au-dessus de son territoire.

Le refus suisse pourrait donc conduire l'Allemagne à restreindre à 80 000 par an le nombre de vols d'approche autorisés au-dessus de son territoire, à étendre la durée de l'interdiction des vols de nuit, des week-ends et des jours fériés, de même qu'elle a clairement formulé la menace de reprendre le contrôle du trafic aérien dans la région du sud de l'Allemagne adjacente à l'aéroport.

Le cas échéant, les perspectives ne sont guère riantes. Toute l'infrastructure des pistes de Kloten est en effet conçue pour concentrer les approches aux instruments sur les pistes 14 et 16, soit en provenance du nord. S'il est possible d'atterrir sur d'autres pistes - notamment la 28 en provenance de l'est - cette approche, de même que celle par le sud vers les pistes 32 et 34, ne bénéficie pas des aides les plus modernes et les plus sûres faute d'équipements adéquats. Sans préjuger des responsabilités, on peut ainsi soupçonner que l'accident qui a frappé, l'automne dernier, un avion de *Crossair* obligé d'atterrir sur la piste 28 en raison des nouvelles restrictions horaires est au moins indirectement lié à l'interdiction du survol de l'Allemagne.

En ce qui concerne le fractionnement du contrôle aérien, un récent rapport officiel sur un «Airprox» (proximité dangereuse de deux appareils en vol) dans la région du lac de Constance indiquait qu'un des deux avions de ligne impliqués (en approche et au départ de Zurich) était sous le contrôle de *Skyguide* à Zurich, alors que l'autre était guidé par son homologue de Munich. Le rapport d'incident mentionnait des malentendus entre ces deux centres. On conçoit dès lors qu'à 12 km de la piste, le transfert du suivi d'un avion en approche d'un centre de contrôle à l'autre est un processus délicat, qui présente certains risques mais peu de marge de correction.

Quel sera le poids de ces réalités en l'absence de consensus germano-suisse?