

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 128 (2002)  
**Heft:** 13: Électromagnétisme

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Les enjeux d'un accord dissonant

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



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?

ÉDITORIAL