



Ittigen, le 11 décembre 2007

Rapport

de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

sur les résultats de la procédure d'audition concernant

**la modification de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique et
la nouvelle ordonnance du DETEC sur les tâches du chef
d'aérodrome**



1. Contexte

L'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1) règle la construction et l'exploitation des aérodromes. Elle sera progressivement révisée au cours des prochaines années afin de répondre aux engagements internationaux de la Suisse et de tenir compte de certaines exigences pratiques. Le projet proposé intègre les modifications les plus importantes, les plus urgentes et aussi celles dont la mise en oeuvre est la plus aisée. Par ce dépoussiérage, l'ordonnance gagne en clarté et en transparence. Il est prévu que la nouvelle mouture entre en vigueur le 1^{er} mars 2008.

L'ordonnance du DETEC sur les tâches du chef d'aérodrome (ordonnance sur les chefs d'aérodrome) complète les dispositions de la section 8 de l'OSIA. Elle contient certaines réglementations mises à jour, tirées du cahier des charges pour chefs d'aérodromes du 31 août 2002. Ce dernier sera abrogé dès que la modification de l'OSIA et l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome entreront en vigueur, probablement le 1^{er} mars 2008.

L'OFAC a élaboré un premier projet de modification de l'OSIA qu'il a présenté lors d'une séance de travail le 25 avril 2007 aux principaux représentants des industries concernées. Le projet a été ensuite remanié pour tenir compte des remarques émises avant d'être mis en audition le 15 août 2007 conjointement à l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome. Le présent rapport fournit une synthèse des prises de positions recueillies lors de la procédure d'audition.

2. Informations sur la procédure d'audition

La procédure s'est déroulée du 15 août au 15 octobre 2007. En tout, 65 organismes, entreprises et associations ont été approchés. Les documents pouvaient par ailleurs être consultés sur Internet.

Au total, 36 prises de positions ont été adressées dont 13 ne portaient pas sur le fond. On a enregistré une prise de position spontanée. La liste des participants à la procédure ayant adressé une prise de position figure en annexe.

3. Remarques générales sur la modification de l'OSIA

La majorité des participants à la procédure d'audition approuve globalement la modification.

Les points suivants en particulier ont donné matière à commentaires :

- Exigences spécifiques de l'aviation : extension de la liste des annexes de l'OACI applicables (art. 3, al. 1bis) et précision que les prescriptions édictées par l'OFAC sous forme de directives et d'instructions visent l'établissement d'un niveau de sécurité élevé (art. 3, al. 3);
- Poste de préparation des vols (art. 8) : création d'une base légale pour l'installation de ces postes sur tous les aérodromes;
- Obligation de collecter et de fournir des données : précision que l'OFAC peut prévoir des prescriptions (directives) sur la qualité des données (art. 9a);



- Projets de construction non soumis à approbation : allongement du délai imparti à l'OFAC pour examiner le dossier de 10 jours ouvrables à 30 jours (art. 28, al. 4 et art. 29, al. 3) ;
- Modèles de redevances et d'émissions : précision que l'OFAC peut édicter des prescriptions (directives) concernant les modèles de calcul des redevances et des émissions. (art. 32, al. 3);
- Réglementation applicable aux vols de nuit : insertion d'une dérogation pour les grandes manifestations internationales, en particulier afin d'éviter les débordements violents (art. 39d, al. 3);
- Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles : transfert de l'établissement du cadastre à l'exploitant de l'aérodrome (art. 62).

4. Remarques de fond sur la modification de l'OSIA

4.1 Remarques concernant les art. 2 à 29 (généralités)

Art. 2

- La signification et la raison du renvoi au PSIA dans la définition des installations d'aérodrome ne sont pas claires.
- La définition du cadastre des surfaces de collecte de données n'est pas assez précise.
- Il faudrait redéfinir les termes « aérodrome », « aéroport » et « champ d'aviation ».

Art. 3, al. 1bis

- Les participants à la procédure d'audition saluent l'extension de la liste des Annexes de l'OACI qui accroît la transparence.
- En revanche, ils critiquent le fait que les dispositions des Annexes de l'OACI applicables aux aérodromes n'aient pas été mentionnées distinctement.
- La densité normative et les coûts qu'elle implique sont trop élevés. Les Annexes de l'OACI ne devraient s'appliquer qu'exceptionnellement et seulement sur indication de l'OFAC et après que les intéressés ont été consultés. Il faudrait faire en sorte que les Annexes soient appliquées en tenant compte des spécificités de la Suisse.
- Il faudrait régler la procédure de notification des différences à l'OACI.
- Il faudrait améliorer l'accès aux Annexes de l'OACI qui devrait être gratuit.
- Ne devraient s'appliquer directement que les normes des Annexes de l'OACI, le statut juridique des recommandations n'étant pas clair.

Art. 3, al. 3

- Les prescriptions en matière de sécurité adressées aux entreprises de transport aérien ne devraient être imposées que par voie de décision. Il faut prévoir un droit de recours. Le statut juridique des directives et des instructions n'est pas clair.
- L'expression « sont réputées » n'a rien à faire dans une ordonnance. Le texte est difficilement compréhensible.
- Il manque une référence aux normes de l'AESA ainsi que la mention que la



Suisse n'a la possibilité de légiférer que dans les domaines non couverts par ces dernières.

- Les prescriptions (directives) devraient répondre à une approche risque selon laquelle la preuve doit être apportée que la sécurité est assurée en cas de dérogation aux normes et aux recommandations.
- Il faudrait reprendre la *policy* de l'OFAC concernant la gestion de la conformité sur les aéroports affiliés à la SIAA.
- Il faudrait conserver la possibilité d'autoriser les exceptions.

Art. 3b, al. 2bis

- Certaines prises de position contestent la nécessité de la réglementation sur les droits d'accès, tandis que d'autres exigent qu'elle s'applique également à Skyguide.
- Les visites devraient être annoncées suffisamment à l'avance. L'accès devrait être possible « partout ».
- L'al. 2 devrait prévoir au surplus l'audition des exploitants d'infrastructures et la publication subséquente d'une décision.

Art. 8a

- Les bornes AMIE ne font pas partie de l'infrastructure.
- La décision d'installer ou non un poste de préparation des vols devrait être laissée aux exploitants d'aérodrome.
- Le briefing à domicile devrait rester possible.
- La réglementation devrait tenir compte de l'hétérogénéité des aérodromes.
- Les frais d'installation et d'entretien du poste ne devraient pas être à la charge des exploitants d'aérodrome (du moins sur les petits aérodromes). La définition des frais est en outre vague ; cette question devrait être réglée uniquement par contrat.

Art. 9a

- La règle va trop loin car elle permet d'exiger n'importe quel document. L'obligation devrait se limiter aux données nécessaires à l'activité de surveillance obligatoire.
- L'obligation devrait être proportionnelle et ne concerner que les données créées par les exploitants d'aérodrome. Ces derniers devraient être indemnisés pour la fourniture des autres données.
- Les données de l'OFAC devraient également être d'une qualité suffisante.

Art. 15, al. 2

- L'allongement général du délai de 10 jours ouvrables à 30 jours est qualifié d'injustifié. Cette proposition est rejetée. Il faut prévoir un délai de 10 ou 20 jours.

Art. 23a

- La réglementation devrait tenir compte de l'hétérogénéité des aérodromes. La certification devrait être fondée non sur la concession mais sur le genre de trafic. L'OACI se réfère au trafic de ligne (c'est-à-dire au trafic aérien régulier).
- La certification devrait porter sur l'ensemble de l'exploitation de l'aérodrome et englober notamment la Flight Information Zone.
- Puisqu'il ne s'agit que de soumettre le manuel d'aérodrome à l'approbation de l'office, il est superflu d'exiger la preuve de la conformité avec le droit.



- L'actualisation du manuel d'aérodrome et du système de gestion de la sécurité (SGS) est une opération qui, financièrement, n'a pas le même poids d'un aéroport à l'autre. Il faudrait en tenir compte pour fixer la durée de validité de ces documents.
- La mise à jour des SGS et des manuels d'aérodrome devrait intervenir en accord avec l'OFAC.
- Le délai de re-certification est trop court. Il devrait tenir compte de la taille de l'aérodrome et des conséquences financières de l'opération.
- Il faudrait vérifier la terminologie employée (p. ex. manuel d'aérodrome).
- La portée des documents de l'OACI n'est pas claire.
- Les audits ne servent pas à apporter la preuve mais au contrôle. Il y a là une incohérence.

Art. 24, let. c à e

- Le respect des normes de sécurité devrait être documenté « dans les grandes lignes » pour le dépôt de la demande afin de ne pas allonger et renchérir la procédure.
- La réglementation prévue à la let. c n'est pas claire et le renversement du fardeau de la preuve n'est pas souhaité..
- D'une part, les participants se félicitent de ce que l'ordonnance (art. 24, let. d) renvoie à l'OPB tout en suggérant que l'évaluation des statistiques du trafic et des données servant à calculer le bruit des avions fasse l'objet d'une discussion avec tous les intéressés. D'autre part, on craint que cette disposition déborde du cadre fixé par la loi, notamment pour ce qui est des « immissions de bruit admissibles ». Il faudrait en outre mentionner l'art. 14 OPB dans l'ordonnance.
- Dans l'art. 4 OSIA, il faudrait limiter pour des questions de coûts la publication obligatoire aux organes officiels des cantons concernés.

Art. 25, al. 1, let. f et al. 2

- Certains participants ont salué le fait que la présentation du manuel d'aérodrome et du SGS ait lieu dans le cadre d'une procédure distincte.
- A l'inverse, d'autres participants s'opposent à cette réglementation précisément parce que le manuel d'aérodrome et le SGS ne font pas partie intégrante du règlement d'exploitation.
- Certains participants sont perplexes quant à l'opportunité de coupler le règlement d'exploitation au manuel d'aérodrome et au SGS.

Art. 28, al. 2 à 6

- Des participants ont critiqué l'allongement du délai de 10 jours ouvrables à 30 jours dans l'al. 4, en particulier pour ce qui est des travaux d'entretien mineurs. D'aucuns préconisent des solutions différenciées et plaident soit pour un délai uniforme de 20 jours, voire de deux semaines, soit pour deux délais (10 jours pour les travaux mineurs et les travaux en relation avec l'examen spécifique à l'aviation et 30 jours pour les autres types de travaux. L'absence de réponse de l'OFAC à l'échéance des délais vaut autorisation de procéder aux travaux).
- Il y a lieu de biffer l'al. 5 car la responsabilité incombe non pas à l'exploitant d'aérodrome mais à l'autorité de surveillance. La référence aux dispositions du droit fédéral est de nature à semer la confusion.
- La référence au droit cantonal dans l'al. 6 est incompréhensible de même que l'expression « de manière disproportionnée ». Cet alinéa ne fait pas sens dans ce contexte.



Art. 29

- L'article contredit l'art. 28. Les installations annexes ne sont pas des installations d'aérodrome.
- L'allongement général du délai prévu à l'al. 3 de 10 jours ouvrables à 30 jours est refusé. Les participants préconisent des solutions différenciées, à savoir un délai de 10 ou 20 jours.
- Outre le canton, il y a lieu d'informer également la commune et le demandeur.

4.2 Remarques concernant l'art. 29, let. c à j (chef d'aérodrome)

Généralités

Se reporter à l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome (ch. 5 ci-dessous).

Art. 29c

- Il conviendrait d'opérer une distinction entre les responsabilités de l'exploitant et celles du chef d'aérodrome. Les responsabilités du chef d'aérodrome s'accroîtraient outre mesure.
- Il n'est pas précisé comment les aptitudes du chef d'aérodrome seraient évaluées et ni d'ailleurs quelles aptitudes seraient requises.

Art. 29d

- L'exploitant d'aérodrome n'a pas à répondre de la sécurité et de la sûreté.
- Le chef d'aérodrome a uniquement des charges et non des responsabilités.
- Le département dont il est question n'est pas précisé.

Art. 29e

- Le chef d'aérodrome n'occupe pas forcément le poste de directeur. Il y a lieu de compléter cette disposition en autorisant explicitement les suppléances.
- Dans l'al. 1, il s'agit de charges et non de responsabilités.

Art. 29f

- Il manque un délai à l'al. 1.
- On ne sait pas exactement ce qui doit être annoncé (p. ex. modifications « majeures » ou « planifiables »).
- S'agissant des modifications provisoires, seules les modifications « majeures » devraient être annoncées.
- Il y a lieu de définir l'expression « événement particulier ».

Art. 29g

- La suppléance devrait être assurée en tout temps.
- La réglementation est incompatible avec la directive européenne 2003/42 ; les expressions employées sont vagues.
- Il manque une base légale qui permettrait de modifier la répartition des compétences entre le chef d'aérodrome et la police ; on est d'ailleurs en droit de s'interroger sur la pertinence d'une telle mesure du moins en ce qui concerne les aérodromes où la police peut intervenir en tout temps.
- Seules les infractions « graves » devraient être annoncées.
- S'agissant de l'al. 4, il manque une base dans la loi formelle qui réglerait également la responsabilité civile selon la loi sur la responsabilité. Ce point doit être clarifié sans tarder.



Art. 29h

- On doute que le chef d'aérodrome soit suffisamment qualifié sur le plan technique pour accomplir cette tâche. Le chef d'aérodrome n'a aucun droit de souveraineté. De plus, cette situation générerait un conflit d'intérêts du fait que le chef d'aérodrome serait subordonné à la fois à l'OFAC et au conseil d'administration.
- Il n'est pas précisé l'étendue du territoire sur lequel le chef d'aérodrome exerce ses compétences.
- Il faudrait changer de formulation : il doit être clair qu'il ne s'agit en aucun cas d'une traque systématique des irrégularités.
- L'interdiction de décoller devrait être prononcée sur une base volontaire.

Art. 29i

- Le chef d'aérodrome devrait être indemnisé pour cette activité (indemnité couvrant les frais encourus). La Confédération devrait en assumer seule la responsabilité.
- Les modalités de l'examen des demandes ne sont pas claires.

Art. 29j

- Il conviendrait d'établir une distinction nette entre tâches douanières (qui se rapportent aux marchandises) et tâches policières (qui se rapportent aux personnes).
- Il faudrait compléter l'art. 31 afin de permettre la conversion des aérodromes militaires en aérodromes civils dans le cadre du PSIA.

4.3 Remarques concernant l'art. 32, al. 3 (modèles de redevances et d'émissions)

- Une partie des participants se félicite de cette nouvelle disposition. Il est juste que les modèles efficaces soient transposés (sous forme de directives).
- D'autres participants rejettent catégoriquement cette disposition : il manque une base légale suffisante et la disposition est en porte-à-faux avec la compétence des aéroports en matière de redevances prévue par la loi sur l'aviation (art. 36a LA). Les exploitants d'aérodrome devraient être pour le moins libres de fixer le montant des redevances.
- L'harmonisation des réglementations que les aérodromes sont tenus d'appliquer devrait se limiter aux catégories d'aérodrome ; elle ne devrait nullement concerner le genre d'utilisation de l'aérodrome (et partant ses redevances).

4.4 Remarques concernant les art. 39 et 39d (Réglementation applicable aux vols de nuit)

Art. 39

- Il faudrait biffer l'al. 3 pour permettre aux aérodromes d'exploiter de manière optimale la plage allant de 22h à 23h.

Art. 39d, al. 1 et 2

- L'expression vols d'ambulance devrait être précisée (al. 1, let. b).
- Il y a lieu de revoir le fond et la formulation de l'al. 1, let. d.
- Il faudrait une nouvelle let. d prévoyant une exception pour les vols commerciaux.



- S'agissant de l'al. 2, certains participants se demandent s'il ne faudrait pas explicitement inclure les périodes extraordinaires de service hivernal, bien que ces dernières ne soient pas des imprévus.

Art. 39d, al. 3

- La disposition dérogatoire satisfait une partie des participants. La réglementation est adéquate. Il ne faudrait toutefois pas que la disposition soit détournée de son but premier. L'OFAC devrait en outre informer le public à chaque fois qu'une autorisation est accordée.
- Le bruit généré par ces vols exceptionnels devrait être calculé séparément. Il ne devrait résulter de l'octroi de l'autorisation aucun inconvénient pour l'exploitation normale.
- Les opposants font valoir que la nouvelle disposition constitue une brèche dans l'interdiction des vols de nuit. Ils ne voient guère ce qui justifie une dérogation. Il faudrait également tenir compte des intérêts économiques. La disposition doit être appliquée avec parcimonie. Il y a lieu de consulter les cantons survolés avant de délivrer l'autorisation.
- Les charters d'expulsion des hooligans devraient avoir lieu aux mêmes heures que les vols de ligne.

4.5 Remarques concernant les art. 58a à 74b (Données de terrain et traitement des obstacles, dispositions transitoires)

Généralités

- La modification ne devrait entraîner aucune tâche d'exécution supplémentaire pour les services cantonaux des mensurations. Les réglementations devraient respecter le principe de proportionnalité.

Art. 58a

- En ce qui concerne la sous-traitance, seul swisstopo est mentionné.
- On devrait pouvoir sous-traiter les travaux librement.
- Il faudrait évoquer la situation particulière de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Art. 59

- Il devrait appartenir aux cantons de déléguer ou non cette tâche aux services cantonaux ou à des tiers.
- Cette tâche devrait être sous-traitée à l'exploitant d'aérodrome.

Art. 60

- Il faudrait également prévoir un devoir de coopération envers les autorités cantonales et communales.

Art. 61

- Il faudrait garantir la publication de la carte des obstacles. Ce devrait être une prescription impérative.
- L'OFAC devrait se limiter à surveiller l'accomplissement des tâches.

Art. 62

- Les participants s'opposent à ce que l'établissement du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles soit du ressort de l'exploitant d'aérodrome et non de l'OFAC. Au cas où cette tâche serait effectivement attribuée aux exploitants



d'aérodrome, il faudrait pour le moins veiller à ce que ces derniers reçoivent en contrepartie une indemnisation (couvrant les frais encourus).

- L'utilité du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles n'est pas évidente, d'autant moins qu'il existe déjà des plans de zone de sécurité.
- Un examen tous les cinq ans n'est pas adéquat. Les modifications importantes devraient être notifiées sans délai.

Art. 62a

- Il y a lieu de mieux définir dans l'OSIA les tenants et aboutissants (nature, fonction, etc.) du cadastre des surfaces de collecte de données.

Art. 62b

- Il y a lieu d'expliquer ce que signifie l'expression « significative ».
- Il faudrait établir la répartition des coûts de concert avec les aérodromes concernés.

Art. 63

- L'obligation d'annoncer devrait s'appliquer également aux constructions et installations temporaires ainsi qu'au plan de la zone de sécurité.
- L'OFAC devrait soumettre aux services cantonaux d'annonce les documents qu'il a reçus directement.
- L'examen formel du dossier du projet devrait être du ressort des exploitants d'aérodrome ; les cantons n'étant pas qualifiés pour cela.

Art. 66

- Les participants doutent que les cantons seront à l'avenir suffisamment informés des projets.
- Il n'est pas certain que les annonces seront toujours examinées par les cantons avant d'être transmises à l'OFAC pour décision.
- Il y a lieu de préciser les expressions de l'al. 3.

Art. 66a

- Il y a lieu de régler les détails des travaux de mensuration (p. ex. périodicité) dans l'OSIA. La réglementation est lacunaire.

Art. 70

- Les participants s'opposent à ce que les exploitants d'aérodrome et les propriétaires prennent les frais en charge. Il en résulterait des coûts énormes pour les cantons.

Art. 74b

- La certification devrait se limiter aux aérodromes desservis par du trafic régulier (al. 1). L'emploi de la terminologie est par ailleurs peu clair.
- L'instance délivrant les autorisations pour les constructions et installations qui n'entravent pas directement l'aviation (p. ex. lumière, rayonnements) n'est pas clairement définie (al. 3).

5. Remarques concernant l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome

La majorité des participants à l'audition est favorable au projet.



- Les participants, certains de manière explicite, se félicitent de ce que le cahier des charges pour chefs d'aérodrome soit intégré dans la législation.
- Certains participants font valoir que les articles de l'OSIA portant sur les chefs d'aérodrome devraient être intégrés dans l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome, l'OSIA se bornant à contenir une norme de délégation.
- Il y a lieu de mentionner les suppléances, et ce aux art. 1 ainsi que 5 à 9.
- Plusieurs expressions mériteraient d'être définies comme « exploitation » (art. 2) et « heures d'ouverture » (art. 5).
- S'agissant de l'art. 3, on ne voit pas de quelles annonces il s'agit. Globalement, les participants se demandent si cet article va être compris.
- Il y a lieu de clarifier les rôles, tâches et responsabilités dévolus aux exploitants et aux chefs d'aérodrome, notamment en ce qui concerne l'art. 4.
- Il y a lieu de préciser si le contrôle des carburants s'applique à l'avitaillement des véhicules et de tenir compte de la loi sur la protection des eaux.
- La mesure du frottement devrait se limiter aux aérodromes desservis par du trafic régulier et tenir compte des conditions météorologiques (art. 9). Il y a lieu de revoir la formulation de la disposition en ce qui concerne l'utilisation du skidomètre.
- La date du 1^{er} mars 2008 retenue pour l'entrée en vigueur du texte est trop rapprochée ; il faudrait auparavant régler la question de la répartition des tâches et des responsabilités sur les aérodromes.



Liste des destinataires ayant pris position

1. Kanton Aarau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung für Baubewilligungen, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
2. Aeroclub der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
3. Aéroport International de Genève, Case Postale 100, 1215 Genève 15
4. AOPA Switzerland, Mühlegasse 5, 8152 Opfikon
5. Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kasernenstrasse 17A, 9102 Herisau
6. Aeorosuisse, Monbijoustrasse 14, Postfach 5236, 3001 Bern
7. Kanton Basel-Landschaft, Finanz- und Kirchendirektion, Rheinstrasse 33b, Postfach, 4410 Liestal
8. Kanton Basel-Stadt, Wirtschafts- und Sozialdepartement, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel
9. Kanton Bern, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
10. Economiesuisse, Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
11. Engadin Airport AG, Via Tinus 11, 7500 St. Moritz
12. Canton de Fribourg, Direction de l'économie et de l'emploi, rue Joseph Piller 13, 1700 Fribourg
13. Aéroport Régional Fribourg-Ecuvillens, Route de l'Aéroport 20, 1730 Ecuvillens
14. République et Canton de Genève, Département de la solidarité et de l'emploi, Case Postale 3952, 1211 Genève 3
15. Kanton Glarus, Departement Bau und Umwelt, Abteilung Wald, Kirchstrasse 2, 8750 Glarus
16. Kanton Graubünden, Regierung, 7000 Chur
17. Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen
18. République et Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, rue des Moulins 2, 2800 Delémont
19. Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, lawa, Abteilung Wald, Centralstrasse 33, Postfach, 6210 Sursee
20. République et Canton de Neuchâtel, Département de la gestion du territoire, 2001 Neuchâtel
21. Kanton Obwalden, Amt für Wald und Raumentwicklung, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen
22. Swiss International Airport Association (SIAA), P.O. Box, 8058 Zürich-Flughafen
23. Skyguide, route de pré-bois 15-17, Case Postale 796, 1215 Genève 15
24. Kanton Solothurn, Regierungsrat, Rathaus, 4509 Solothurn
25. Kanton Schaffhausen, Bauinspektorat, Beckenstube 11, 8200 Schaffhausen
26. Schweizer Flugplatzverein, Postfach 5206, 1002 Lausanne
27. Kanton Schwyz, Kantonsforstamt, Alpthalerstrasse 16, 8849 Alpthal
28. Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdepartement, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen
29. Airport Altenrhein AG, Flughafenstrasse 11, 9423 Altenrhein
30. Swiss International Air Lines AG, International Relations and Government Affairs, Postfach, CH 8058 Zürich-Flughafen
31. Kanton Thurgau, Departement für Bau und Umwelt, Promenade, Postfach, 8510 Frauenfeld
32. Repubblica e Cantone Ticino, il Consiglio di Stato, 6500 Bellinzona
33. Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, 8058 Zürich-Flughafen
34. Canton de Vaud, Département des infrastructures, Service de la mobilité, Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne
35. Canton du Valais, Bâtiment Mutua, Rue des Cèdres 11, Case Postale 478, 1951 Sion



36. Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
37. Kanton Zug, Tiefbauamt, Aabachstrasse 5, 6300 Zug