



Au cœur de cet aéroport à la déjà longue histoire se prépare un nouveau départ lié à l'évolution technologique de la société. (LEA KLOOS)

L'ARMÉE DÉSERTE (2/5)

A Dübendorf, la high-tech remplace les coucoucs

A quelques kilomètres de Zurich, l'aéroport s'apprête à tourner la page de son riche passé. Un parc d'innovation verra le jour sur une partie du tarmac

BERNARD WÜTHRICH, DÜBENDORF (ZH)
@BdWuthrich



A quelques kilomètres de Zurich, la ville de Dübendorf, 28000 habitants, compte une immense zone quasiment non construite de 230 hectares. Un grand poumon de verdure? Pas vraiment. Il s'agit en fait de la place d'aviation de l'armée, dont celle-ci va se débarrasser ces prochaines années pour n'y conserver qu'un hélicoptère.

Le nom de Dübendorf est étroitement lié à l'histoire de l'aviation suisse, voire mondiale. Le premier meeting remonte à 1910, sur un emplacement imaginé par l'ingénieur français Reynold Jaboulin. C'est là que le Lucernois Max Bucher effectua, en 1911, son premier vol nocturne, un an après le Français Emile Aubrun. C'est de là que, le 18 août 1932, décolla Auguste Piccard pour un vol stratosphérique qui le vit grimper jusqu'à 17000 mètres. C'est là que débuta Swissair. La piste était cependant trop proche de la frontière allemande. Lorsque éclata la Deuxième Guerre mondiale, Swissair déplaça provisoirement sa flotte à Locarno.

Une fois la guerre passée, l'exploitation de l'aérodrome reprit. Mais les vols civils furent transférés en 1948 vers le nouveau tarmac de Kloten, à 9 kilomètres de là. La suite de l'histoire fut essentiellement militaire. «Nous avons eu tous les types d'avions ici, du Venom au F/A-18 en passant par le Hunter, le Mirage et le Tiger. L'aérodrome était le plus gros employeur de la ville. En 2005, nous avons appris que les jets de combat seraient retirés et transférés sur d'autres pistes», se souvient Lothar Ziörjen, président de la ville depuis onze ans et conseiller national de 2011 à 2015 sur la liste du Parti bourgeois-démocratique (PBD).

De vastes réflexions furent alors lancées: que faire d'une telle surface? Les autorités communales élaborèrent leur propre concept de développement. Tout près de là, en ville de Zurich, les hautes écoles et l'hôpital universitaire commencèrent à éprouver le besoin d'espaces supplémentaires. Très tourné vers l'innovation, le politicien libéral-radical Ruedi Noser saisit l'importance de l'enjeu: la surface libérée à Dübendorf

pourrait être utilisée pour créer un parc technologique. Celui qui siège aujourd'hui au Conseil des Etats devint la cheville ouvrière et le moteur politique du projet.

Encore fallait-il convaincre la Confédération et le parlement. Ruedi Noser comprit qu'il n'avait aucune chance de réussir si le parc technologique à naître était exclusivement zurichois. Habilement, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne fut associée. Cela permit de créer deux hubs, l'un autour de l'EPFL, l'autre autour de l'EPFZ, renforcés par trois sites secondaires en Argovie, à Bâle et à Bienne.

C'est ainsi que naquit le Parc suisse d'innovation. Ruedi Noser préside le conseil de fondation. A Dübendorf, le parc scientifique n'occupe pour l'instant que d'anciens locaux et hangars. Il compte deux locataires: la société AeroTrain, une *spin-off* de l'EPFZ qui expérimente des ballons-drones, et Solar Impulse. C'est à Dübendorf que Bertrand Piccard, petit-fils d'Auguste, et André Borschberg présentèrent leur premier prototype en 2009, et c'est là que l'avion solaire repose provisoirement.

Robotique et mobilité

La première étape de réalisation prévoit d'occuper 38 hectares. Accolé à un ancien cône-bunker de surveillance militaire, qui sera conservé, un pavillon d'information devrait ouvrir ses portes vers la fin de l'été si les oppositions sont levées. «Ce sera la première trace visible du parc», note son directeur, René Kalt. Face aux hangars, plusieurs bâtiments seront construits, offrant 410000 mètres carrés de superficie aux start-up, entreprises et chercheurs. Les pôles d'intérêt privilégiés sont la robotique et la mobilité, les technologies de fabrication 4.0, l'astronautique et le *blockchain*. «Cette première étape est prévue pour une durée de trente ans. Les générations suivantes décideront si elles veulent étendre le parc», résume Ruedi Noser. Trente-deux hectares supplémentaires seront réservés à cette fin.

Mais comment utiliser le reste de l'aérodrome? La Confédération souhaite en faire une piste civile pour jets d'affaires. «Cela a effrayé tout le monde ici. Les avions militaires volent le matin et l'après-midi, mais pas le soir ni le week-end. Ces restrictions étaient une compensation pour les nuisances. Or, l'aviation d'affaires, c'est sept jours sur sept et tard le soir. Nous ne voulons pas que Dübendorf devienne la quatrième piste de Kloten. Les communes font bloc contre ce projet», argumente Lothar Ziörjen.

Elles ont fait une contre-proposition. Dübendorf deviendrait un «aérodrome historique avec essais en vol». Les mouvements seraient limités à 20000 par an et les heures d'exploitation resteraient restreintes. Seraient admis des essais pour les besoins des start-up et de l'EPFZ, des entraînements, des engagements de service (WEF, sauvetage) et des vols historiques. Mais le dossier ne décolle pas. Les positions paraissent inconciliables. Berne a rejeté cette contre-offre, mais de nouvelles «séances de coordination» sont prévues. Dübendorf ne cédera pas: «C'est notre place d'aviation, nous voulons pouvoir décider ce qu'on en fait», tranche Lothar Ziörjen.

Demain: la caserne des Vernets, à Genève