

Quand les libéristes sont pris à la gorge, ils peuvent compter sur moi.

Paul Kurrus, président d'Aérosuisse

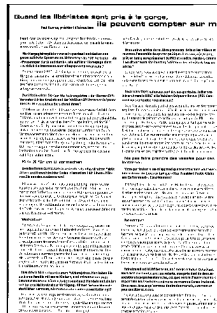
Aider le vol libre à jouir de la plus grande liberté possible est pour Paul Kurrus une affaire personnelle. Du plus petit au plus grand, tous les aéronefs font, selon lui, partie d'une seule et grande famille. En causant avec lui, on apprend des choses intéressantes sur le fonctionnement du lobbying fédératif en Suisse.

De nombreux parapentistes et deltistes ne sont pas conscients d'être, en tant que membres FSVL, impliqués dans un large réseau de relations chargé de défendre activement leurs intérêts. Les contacts que nous entretenons avec notre partenaire l'Aéro-Club de Suisse sont parfaitement rodés. La FSVL est membre de Swiss Olympic, organisation faîtière des fédérations sportives suisses. Les fédérations européennes de vol libre sont regroupées dans l'Union européenne de vol libre UEVL, elle-même affiliée à Europe Air Sports EAS, autre organisation centrale pour les libéristes. Les fédérations de sports aériens du monde entier font partie de la Fédération Aéronautique Internationale FAI et leurs représentants de la Commission Internationale de Vol Libre CIVL. En Suisse, l'organisation faîtière de l'aviation générale se nomme Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland AOPA, et celle de l'aviation civile et de l'aérospatiale Aérosuisse, dont font partie actuellement 124 firmes et organisations. Au sein de cette dernière, la FSVL est également directement représentée par son directeur Hanspeter Denzler, puisque celui-ci est membre du comité d'Aérosuisse. Le président d'Aérosuisse est le bâlois (BL) Paul Kurrus. A la mi-juillet, il a rendu visite au secrétariat de la FSVL à Zurich. «Swiss Glider», souhaitant faire le point sur la situation du vol libre dans le système global de l'aviation suisse, a profité de l'occasion pour solliciter une interview. Cette rencontre présentait aussi de l'intérêt pour Paul Kurrus lui-même: celui de pouvoir s'adresser directement aux libéristes. Après avoir siégé au Conseil national durant l'avant-dernière législature, il souhaite en effet retrouver cet automne son mandat de représentant du PRD.

L'aéronautique est un système global

«Swiss Glider»: Venons-en tout de suite au cœur du débat. Pourquoi un membre FSVL jouissant du droit de vote dans le canton de Bâle-Campagne devrait porter son choix sur votre nom lors des élections au Conseil national?

Paul Kurrus: parce qu'ainsi on accroît les chances d'être au parlement quelqu'un qui se bat pour la cause des libéristes. Ce n'est pas rien! Pour moi, l'aéronautique est un système global qui englobe aussi bien le petit modèle réduit que le gigantesque A340, le modeste aérodrome local et l'aéroport de Kloten, la navigation aérienne et le constructeur d'avions. On ne peut exclure aucun secteur et le vol libre n'a pas à justifier son existence. Il est une fin en soi et représente une activité de loisirs qui a pleinement son sens dans notre société. Il est plus respectueuse de l'environnement, et s'adresse à toutes les catégories d'âge. Les libéristes peuvent être assurés que je défendrai leurs



intérêts à Berne.

Pour cela, j'ai besoin naturellement du soutien de la FSVL, car je ne suis pas un spécialiste qui connaît votre sport dans tous ses détails. Heureusement, nous avons la chance d'avoir, en la personne de Hans-peter Denzler, un représentant éminent de votre secteur au comité d'Aérosuisse.

Nous autres pilotes de vol libre provenons de tous les milieux et couvrons l'ensemble du spectre politique. Êtes-vous réellement prêt, en tant que représentant du PRD et «radical résolu», comme il est dit sur votre site Internet, à défendre les intérêts de tous les pilotes?

Evidemment! Vous pratiquez un sport exemplaire et important, dont les intérêts méritent absolument d'être défendus. La couleur de la carte du parti ne joue sur le plan purement politique qu'un rôle secondaire.

Deux conseillers nationaux sont des parapentistes, le Bernois Adrian Amstutz (UDC) et le Valaisan Stéphane Rossini (PS). Comment vous entendez-vous avec eux?

Avec Monsieur Amstutz, j'entretiens aujourd'hui encore des contacts réguliers. Et j'avais du plaisir aussi à collaborer avec Monsieur Rossini. J'avais d'ailleurs dans toutes les fractions mes «têtes de pont» lorsqu'il s'agissait de débattre de politique aéronautique. Au PDC, c'était Jean-Philippe Maître et au PS Boris Banga qui, en tant que maire de Granges, tient à «son» aérodrome et a donc des liens particuliers avec l'aviation. Il est important d'avoir de telles personnes de confiance dans ses relations. Si l'on veut remporter un succès politique dans notre pays, on a besoin de majorités. Et on ne les obtient pas en se tirant constamment dans les jambes. Par contre, si l'on se respecte les uns les autres, on peut très bien, au-delà des frontières, des partis et des fractions, trouver ces majorités sur le plan de la politique concrète.

Ne pas faire prendre des vessies pour des lanternes

Votre curriculum vitae m'apprend que vous travaillez pour Swiss International Air Lines en tant que «Vice-President Public Affairs and Environment». Concrètement?

J'ai été pilote de ligne durant 25 ans. Ma fonction actuelle est vice-directeur responsable des «public affairs», c.-à.-d. que je m'efforce d'influer sur les conditions cadres légales et d'assurer à Swiss un développement optimal. Quant au dossier «environnement», le mot est suffisamment parlant. Il s'agit pour l'essentiel de recenser les nuisances que provoque une compagnie telle que Swiss et de soumettre des propositions afin de limiter la consommation énergétique et par conséquent ces nuisances.

Par exemple?

Prenons le CO₂, gaz à effet de serre. Il est émis chez nous principalement par le trafic aérien. Notre tâche consiste surtout à identifier les mesures que l'on pourrait prendre afin de réduire cette pollution. C'est aussi pour cette raison que Swiss équipe sa flotte de jumbos et

d'airbus de sièges plus légers, ce qui permet d'économiser chaque année 120000 litres de carburant par avion. C'est la preuve qu'un comportement «écologique» peut être payant aussi à très court terme. Je ne veux en aucun cas faire prendre des vessies pour des lanternes. L'aviation polluée, c'est un fait. Mais cet exemple montre qu'il est parfaitement possible de limiter cette pollution.

Votre travail est à l'évidence un job à temps complet. Cela étant, vous avez une famille avec six enfants, êtes président de deux associations interprofessionnelles, occupez encore d'autres mandats et pourtant vous souhaitez redevenir membre du Conseil national. Dites-nous, à nous qui sommes de simples mortels, comment on peut concilier tout cela.

C'est avant tout une question d'organisation. Ensuite, il est indispensable que quelqu'un vous soutienne et là, mon épouse joue un rôle essentiel. Elle me soutient sur tous les plans, et pas seulement sur le plan «pratique», mais sur celui des idées. Sans elle, un tel cahier des charges serait impensable.

Sans supériorité hiérarchique

En tant que président d'Aérosuisse, vous êtes un ardent défenseur de la général aviation, mais de facto surtout de celle qui représente un fort potentiel économique. Les libéristes qui ne jouent qu'un rôle marginal à cet égard sont-ils malgré tout «intéressants» pour Aérosuisse?

Oui! Vous soulevez là une question centrale qui a trait à la compréhension globale de la place de notre aviation. Nous utilisons le même espace aérien, partageons la fascination de se mouvoir dans la troisième dimension et avons la même origine: tout, l'aviation commerciale y comprise, avait commencé avec Otto Lilienthal et le vol libre. Il est important de voir ce que nous avons en commun, car cela nous permet de comprendre que ce n'est qu'ensemble que nous sommes forts. Cela implique que chacun aide l'autre quand il est en difficulté. Si nous travaillons coude à coude, sans aucun sentiment de supériorité hiérarchique, nous pouvons remporter des succès sur le plan politique. Les 14'000 libéristes sont les messagers de l'aviation. Les «grands» tirent avantage des «petits» et inversement: quand les petits sont menacés, ils peuvent compter sur le soutien des grands, qui ont plus de poids. Je l'ai prouvé par le passé. On appelle cela de l'interaction.

Hanspeter Denzler: Certains peuvent s'étonner que nous soyons représentés au comité d'Aérosuisse, mais c'est une bonne chose que les libéristes soient acceptés comme partie intégrante de l'aviation et pris au sérieux.

Paul Kurrus: La FSVL a de l'influence! La qualité du travail d'un comité dépend aussi des personnalités qui le composent. Personnellement, j'apprécie la collaboration active et les critiques constructives de Hanspeter Denzler. Je ne souhaite pas avoir de béni-oui-oui au comité. Quand nous avons pris une décision, tous font bloc, mais jusqu'à ce que cette décision soit prise, le débat peut être rude! Et dans chaque débat, la fédération de vol libre apporte sa contribution, qui est très constructive.

En quoi Aérosuisse peut-elle nous être utile?

Hanspeter Denzler: Il est par exemple capital pour moi de savoir qu'Aérosuisse a, en la personne de son secrétaire Kurt Howald, quelqu'un qui est toujours attentif aux réalités concrètes et localise les dangers suffisamment tôt. Nous sommes ainsi informés qu'il se prépare quelque chose qui pourrait avoir des conséquences pour nous, telle la loi sur les sports à risques.

Paul Kurrus: Si un projet peu «ragoûtant» pour les pilotes est dans l'air, plus vite nous réagissons et plus nous avons de chances de le faire disparaître de l'agenda politique. Un jour, l'administration commence à rédiger un projet de loi. Il est important qu'elle dispose à ce moment-là déjà d'un maximum d'informations. Le nouveau concept de «consultation des parties prenantes» oblige l'OFAC à tenir compte de cette nécessité. Lorsque l'affaire est déjà au parlement, tout devient plus compliqué. Il est naturellement plus aisé de faire valoir son droit d'ingérence et d'avoir un accès direct aux instances décisionnaires quand on a derrière soi toute la communauté de l'aéronautique. Par l'appartenance de sa fédération à Aérosuisse, chaque libériste jouit d'une influence politique nettement plus grande.

Hanspeter Denzler: Les représentants des divers secteurs membres d'Aérosuisse savent aussi que nous menons nos affaires avec sérieux. Cela nous aide à accroître notre poids dans la communauté aéronautique.

Paul Kurrus: Hanspeter Denzler est de plus l'hôte régulier du Groupe parlementaire de l'aviation civile. En tant qu'autorité responsable du GPA, Aérosuisse soumet à son président des thèmes actuels sur le plan politique et s'occupe de l'organisation des rencontres. Ce groupe accueille des intervenants de qualité dont les exposés aident les parlementaires à se forger une opinion sur la politique aéronautique et il est l'un des groupes de parlementaires les plus actifs et les plus influents. Cette plate-forme permet au comité d'Aérosuisse d'avoir un contact direct avec les parlementaires et les fonctionnaires responsables et de leur soumettre ses points de vue.

Une gestion dynamique de l'espace aérien

Contrairement à Aérosuisse sans doute, de nombreux libéristes préféreraient voir sur les aérodromes situés près de leurs sites de vol un trafic aérien moins dense. Quel poids accordez-vous à notre liberté de mouvement?

Paul Kurrus: Notre principale préoccupation est la sécurité, celle des passagers dans un avion bien sûr, mais aussi celle des libéristes. Chacun convient que personne ne doit subir de dommages, mais en même temps tous les utilisateurs de l'espace aérien souhaitent pouvoir pratiquer leur activité avec le moins de restrictions possible. Comment concilier ces deux exigences? Je suis un partisan convaincu d'une gestion dynamique de l'espace aérien. Dans la plupart des situations, il existe d'autres alternatives que le tout ou rien. Chaque utilisateur devrait pouvoir disposer aussi souvent et aussi longtemps que possible d'un espace suffisant pour exercer son activité. Autrefois, des portions entières d'espace aérien étaient interdits durant des semaines, simplement à titre préventif. Par bonheur, les choses ont

changé, et dans un sens très positif.

Le modèle à suivre serait la nouvelle réglementation de l'espace aérien de Bâle?

Je salue la solution envisagée pour régler les conséquences de la mise en place de l'ILS 34 à Bâle-Mulhouse. C'est un bon exemple de gestion dynamique de l'espace aérien! Il faut que les espaces aériens soient «on» ou «off». Quand un espace est «on», les libéristes se montrent compréhensifs: ils savent qu'il est aussi ouvert au trafic de ligne. Et quand cet espace est «off», les libéristes peuvent l'utiliser librement. Les libéristes, comme les autres utilisateurs de l'espace, ne doivent pas être limités dans leur liberté personnelle plus qu'il n'est raisonnable. Mais quand c'est indispensable, nous devons faire preuve de mesure dans nos revendications.

Aérosuisse appuie l'adhésion de la Suisse à l'EASA, dans l'optique de parvenir à l'uniformisation des normes de sécurité dans tous les domaines de l'aviation civile en Europe. Les fédérations européennes de vol libre souhaitent plutôt régler leurs problèmes (examens, brevets, etc.) au niveau national. Est-ce que cela a vraiment un sens de vouloir réglementer tous les secteurs de l'aviation au niveau européen?

Non, dans l'absolu, cela n'a pas de sens. Mais prenons un exemple tiré du passé, la certification des aéronefs. Autrefois, un appareil construit et homologué dans un pays donné devait être ensuite à nouveau testé et autorisé dans le pays où il était enregistré. C'était stupide. Aujourd'hui, cette autorisation est standardisée au niveau européen. Il y a donc des domaines où une réglementation européenne se justifie. Mais ce qui est valable pour le service de maintenance d'un grand groupe tel que SR Technics ne l'est pas forcément à 100% pour celui d'une petite association telle que, par exemple, le groupe de vol à moteur de Porrentruy. Il faut voir ce qu'il est possible de réglementer au niveau de l'EASA et quand c'est trop compliqué, régler les problèmes au niveau national en laissant à chaque pays sa marge de manœuvre.

Interview: Thomas Oetiker

Aérosuisse, fédération faîtière de l'aéronautique suisse

Aérosuisse, fondée en 1968, défend, en sa qualité d'association faîtière, les intérêts de l'aviation civile et de l'aérospatiale suisses et veille au maintien de leurs conditions d'existence à long terme. Elle représente tous les milieux qui œuvrent pour la sauvegarde et le développement de l'aviation et de l'aérospatiale nationales, sur le plan économique comme sur le plan des idées, et coordonne leurs efforts. Aérosuisse s'efforce de peser sur l'élaboration des bases légales régissant l'aviation et l'aérospatiale et entretient des relations suivies avec le gouvernement, le parlement, les autorités concernées et les organisations économiques, ainsi qu'avec les médias. Actuellement 124 firmes et organismes font partie de la fédération: compagnies de vols réguliers et de vols charters, aéroports nationaux et aérodromes régionaux, compagnies d'enregistrement, navigation aérienne, entreprises de maintenance, constructeurs d'avions et de composants aéronautiques, écoles de vol, entreprises prestataires de services pour l'aviation et toutes les associations et groupes importants de l'aviation civile suisse. www.aerosuisse.ch, www.skynews.ch, www.kurrrus.ch



Hanspeter Denzler im Gespräch mit Paul Kurrus. | Hanspeter Denzler en conversation avec Paul Kurrus.