

**KURT HOWALD** - Le secrétaire général d'Aerosuisse constate que le transport aérien est l'une des branches où la réglementation internationale est la plus dense.

# « L'aviation participe aussi aux efforts écologiques »

**Arts et métiers:** Comment se porte la branche aujourd'hui ?

■ **Kurt Howald:** En 2009, le transport aérien a été particulièrement touché par la crise économique, ce qui a provoqué un net recul de la demande. L'année dernière s'est traduite en revanche par une belle reprise dans tous les domaines du transport aérien. La place aéronautique suisse doit toutefois se battre sur tous les fronts pour maintenir sa compétitivité face à la concurrence étrangère. Les acteurs aéronautiques de notre pays sont soumis à des restrictions opératoires ainsi qu'à des coûts et des émoluments parfois plus importants qu'à l'étranger.

Il est souvent fait mention de l'apport de l'aviation pour l'économie suisse. Qu'en est-il exactement ? Est-ce possible de le chiffrer ?

■ Le Conseil fédéral le dit très clairement dans son rapport sur la politique aéronautique de 2004 : des liaisons aériennes efficaces et attractives sont une condition fondamentale pour le succès d'une économie qui exporte 50% de sa production. Selon lui, l'aviation est un facteur déterminant aussi bien pour l'économie intérieure qu'extérieure. Les apports directs et indirects de l'aviation à l'économie suisse sont de 7,4 milliards de francs. Avec les effets induits et catalytiques, cette somme atteint 26 milliards de francs et 180 000 emplois. L'exploitation d'un avion court ou moyen-courrier génère entre 40 et 120 emplois, un avion long-courrier entre 130 et 160 emplois. Sans oublier l'apport de ce mode de transport pour le tourisme, étant donné qu'un tiers des touristes étrangers viennent en Suisse en avion.

La population est-elle consciente de cette contribution économique ou préfère-t-elle associer l'aviation aux nuisances sonores et à la pollution ?

■ Il est malheureusement bien possible que l'image de l'aviation soit ternie par certaines croyances. Or, celles-ci sont souvent inexactes et doivent être relativisées. Bien sûr que l'aviation produit des immissions et de la pollution, comme toute activité humaine d'ailleurs. Environ 50 000 personnes sont concernées par les nuisances sonores des avions - dans le sens du dépassement des maxima fixé par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit - sur une surface de 13 km<sup>2</sup>. Pour comparaison : le bruit du transport routier touche 550 000 personnes sur une surface de 1600 km<sup>2</sup> ; le transport ferroviaire 260 000 personnes sur une surface de 500 km<sup>2</sup>. Le progrès technologique permet par ailleurs d'avoir des avions de moins en moins bruyants. En ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub>, la contribution mondiale de l'aviation des émissions d'origine humaine n'est que de 2% environ. Là aussi, les progrès techniques permettent de très fortes réductions et des économies d'énergie : un avion de technologie avancée, tel



Kurt Howald, secrétaire général d'Aerosuisse: « L'aviation est prête à apporter sa contribution pour un développement durable du transport aérien. »

que l'Airbus A380, ne consomme plus que 3 litres de kérosène par passager pour 100 km parcourus.

Comment jugez-vous la compétitivité de l'aviation suisse par rapport à l'étranger ?

■ La place aéronautique suisse est confrontée à une forte pression de la concurrence au niveau international. Les compagnies de vol et les aéroports, qu'ils soient nationaux ou

**« LES APPORTS DIRECTS ET INDIRECTS DE L'AVIATION À L'ÉCONOMIE SUISSE SONT DE 7,4 MILLIARDS DE FRANCS. »**

régionaux, doivent constamment rechercher des mesures pour réduire leurs coûts. Ils doivent être en mesure d'offrir des taxes aéroportuaires compétitives. Il est de ce fait primordial que l'Etat renonce à accroître les coûts que doit supporter la branche aéronautique suisse, que ce soit par de nouveaux impôts (taxe CO<sub>2</sub>) ou des émoluments administratifs exagérés. Les contraintes opératoires, notamment dans les aéroports, ne doivent pas être constamment renforcées. Je pense notamment aux restrictions des atterrissages et des

départs nocturnes dans les aéroports nationaux et régionaux de ligne. Le coût des mesures de sécurité contre les activités criminelles et terroristes, qui sont des tâches incombant à l'Etat, ne doit pas être assumé par les compagnies de vol et les aéroports.

Faut-il s'inquiéter de la recrudescence de réglementations ?

■ Il s'agit-là effectivement d'un sérieux problème pour l'économie aéronautique. Depuis le contrat de Chicago de 1944, le transport aérien est l'une des branches où la réglementation internationale, c'est-à-dire le nombre de lois, d'ordonnances, de lignes directrices, de recommandations, de fiches techniques est le plus dense. La Suisse fait notamment partie de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et doit par conséquent appliquer ses réglementations. Il est primordial que la Suisse utilise au maximum sa marge de manœuvre lors de leur mise en œuvre au niveau national, afin de tenir compte des spécificités économiques de notre pays. Mais sur ce plan-là aussi, les réglementations imposées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ne cessent d'augmenter. C'est pourquoi Aerosuisse a suggéré d'organiser une conférence réunissant l'OFAC et tous les secteurs de l'aéronautique touchés, afin de

créer une discussion et de trouver des solutions raisonnables. Le forum OFAC-Aviation générale s'est tenu en décembre 2009 et a débouché sur la création de plusieurs groupes de travail chargés de trouver des solutions pragmatiques. Ce processus est encore en cours actuellement.

A ce titre, les préoccupations environnementales ne cessent de gagner du terrain. Quels sont les objectifs d'Aerosuisse en la matière et comment compte-t-elle les atteindre ?

■ L'aviation est prête à apporter sa contribution pour un développement durable du transport aérien. Elle soutient la stratégie de l'organisation mondiale *International air transport association* (IATA) qui repose sur quatre piliers : le progrès technique (moteurs à émissions plus faibles, avions plus légers, carburants alternatifs) ; des mesures opérationnelles (itinéraires plus courts et plus directs, procédures de décollages et d'atterrissages permettant de réduire la consommation de carburants) ; des infrastructures plus efficaces (meilleure utilisation de l'espace aérien et des aéroports) et des instruments économiques (compensation volontaire du CO<sub>2</sub>, bourse des émissions). On recourra à ce quatrième pilier uniquement si les trois premiers ne suffisent pas à atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Vous mentionnez le recours aux carburants dits alternatifs. Quel est le potentiel réel des agrocarburants pour l'aviation et quelle expérience en a-t-on aujourd'hui ?

■ Le développement de carburants alternatifs issus de matières premières renouvelables est très important pour le transport aérien. Ce type de biocarburant devrait pouvoir être mélangé au kérosène traditionnel (jet A-1). Des compagnies telles que Air New Zealand, Continental Airlines, JAL, Qatar et encore KLM ont réalisé récemment des vols d'essais positifs et réussis sur leurs avions de ligne. Ce carburant peut provenir de déchets, de bois, de boues d'épuration, d'algues ou encore des plantes *Jatropha*. Ces dernières sont des plantes de culture qui grandissent rapidement et qui n'ont pas de fonction nutritionnelle. Le transport aérien international est unanime sur le fait que les carburants alternatifs ne doivent pas nuire au maintien de la biodiversité et de la fertilité du sol ni concurrencer la production de denrées alimentaires et qu'ils doivent être notamment fabriqués dans des conditions de travail loyales.

Une initiative parlementaire sur les agrocarburants vise justement à éliminer les effets indirects néfastes liés à la production de biocarburants. Quelle est la position d'Aerosuisse à ce sujet ?

■ Dans le cadre de cette initiative parlementaire, la Commission de

l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) du Conseil national a élaboré une proposition soumise à procédure de consultation qu'Aerosuisse soutient globalement. Cette proposition prend en considération certaines demandes justifiées contenues dans l'initiative parlementaire initiale « moratoire sur les agrocarburants » déposée par Rudolf Rechsteiner, en évitant toutefois que les exigences trop radicales d'un moratoire rendent pratiquement impossible le développement futur de carburants alternatifs durables.

Passons à un autre sujet d'actualité : la formation professionnelle. Lors de la révision partielle de la loi sur l'aviation, un article concernant le soutien à la formation et à la recherche a été introduit. Pourquoi est-il si important aux yeux d'Aerosuisse ?

■ Ce nouvel article permettra à la Confédération d'encourager la formation, mais aussi la recherche et le développement dans tous les domaines de l'aviation. La formation est l'une des préoccupations majeures de

**« LE DÉVELOPPEMENT DE BIOCARBURANTS EST D'UNE GRANDE IMPORTANCE POUR LE TRANSPORT AÉRIEN. »**

notre branche. Les entreprises et les personnes formées ont jusqu'alors assumé elles-mêmes la totalité des coûts de leur formation, avec pour conséquence un problème de relève important. C'est le cas des pilotes de ligne, des mécaniciens sur avions ou des contrôleurs du trafic aérien. Ces formations sont pourtant comparables à d'autres professions techniques enseignées dans les hautes écoles supérieures ; la grande partie des coûts est cependant assumée par la Confédération. Cette attitude est à notre sens discriminatoire vis-à-vis de l'aviation.

Outre le suivi de la mise en œuvre de la nouvelle législation dans la formation professionnelle, quels sont les défis à court et long terme que devra relever Aerosuisse ?

■ Aerosuisse devra notamment maintenir les possibilités de développement des infrastructures aéronautiques et la compétitivité du système aéronautique suisse face à la concurrence internationale. Elle devra suivre l'évolution législative dans le domaine de la protection de l'environnement ainsi que du contrôle aérien.

Propos recueillis par  
Laetitia Bongard

## BIO EXPRESS

Kurt Howald est secrétaire général d'Aerosuisse, la Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses, depuis 1993. Il est également secrétaire du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial des Chambres fédérales et responsable de l'Antenne fédérale des organisations immobilières romandes FRI et USPI.

Kurt Howald assume ces mandats en tant que secrétaire patronal du bureau de Berne du Centre patronal. Il est titulaire d'un diplôme en sciences économiques obtenu à l'Université de Berne, axé sur la politique des transports et du tourisme.