

„Forum de l'aviation“ tenu par Aérosuisse au Musée Suisse des Transports à Lucerne

## **L'aviation prend au sérieux les atteintes à l'environnement, et s'active davantage pour la protection du climat**

**Certes, le transport aérien ne génère qu'environ deux pour cent des émissions globales de CO<sub>2</sub>. Néanmoins, le monde politique, la sécurité aérienne, les compagnies aériennes, les aviateurs et les motoristes sont conviés à œuvrer encore plus activement à la protection du climat. Tel est le bilan tiré par les personnalités politiques et les experts présents au „Forum de l'aviation“ organisé par Aérosuisse, ce 27 septembre au Musée des Transports de Lucerne.**

Pour Paul Kurrus, Président d'Aérosuisse, l'aviation est un instrument d'une nécessité vitale pour l'attrait croissant de la place helvétique, ainsi qu'il l'a développé face à un parterre de quelque 300 professionnels, lors du „Forum de l'aviation“ d'Aérosuisse.

### **Compétitivité en danger**

L'importance de l'aviation pour la Suisse est également soulignée par Jean-Daniel Gerber (Directeur du Secrétariat d'État pour l'économie, SECO), tant pour l'économie publique que pour l'emploi. Les restrictions à l'encontre de l'aéroport de Zurich revêtent une signification nationale, car elles affaibliraient globalement la compétitivité de la Suisse. Les charges imposées côté allemand seraient aussi éminemment discutables, d'un point de vue de politique écologique: „cette ordonnance aboutit à ce que 210'000 personnes en Suisse soient affectées par des bruits d'avions de plus de 50 décibels, alors qu'il n'y en a que 745 en Allemagne. Les négociations en cette matière ne sont pas menées avec l'intensité requise“, a constaté Jean-Daniel Gerber.

Le conseiller national Gerold Bührer, Président d'Économiesuisse, perçoit aussi une menace contre la compétitivité de l'aéronautique helvétique, si encore et encore, de nouvelles limitations devaient être décidées: „l'économie suisse se situe certes dans les premiers rangs mondiaux, mais elle ne pourra s'y maintenir que si elle ne "décroche" pas des flux de trafic“. Les entreprises suisses pourraient consentir des investissements à hauteur de 600 milliards de francs dans le monde, soit plus que le produit intérieur brut helvétique. Ces investissements exigent des voyages aériens. Ce n'est pas par hasard que douze des plus importantes sociétés du monde ont leur siège en Suisse, a poursuivi le conseiller national Bührer. Les caisses fédérales en profitent également, puisque ces firmes à elles seules y versent des montants d'impôts à deux chiffres, en milliards. Il a donc mis en garde contre les „réactions hystériques précipitées“. Même sans „veine fondamentaliste“, économie et écologie parviendraient à s'entendre. L'initiative de plafonnement n'entraînerait qu'un dommage économique, sans le moindre effet écologique. Le Département des transports et

Le Conseil fédéral sont conviés à adopter enfin une attitude claire et décidée.

### **Si impossibilité au plan global, agissons alors au plan européen**

Raymond Cron, Directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), a fait le voyage direct de Montréal (où se tenait l'Assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, OACI) à Lucerne. Il a mis en évidence à quel point il était essentiel, pour l'aviation suisse, de s'impliquer dans les organisations internationales. Les atteintes à l'environnement sont devenues un thème central à Montréal. Il doute toutefois que des mesures efficaces puissent être introduites au niveau mondial: „la Chine ne fait rien, et les États-Unis misent sur le seul progrès technologique“. C'est pourquoi il reste quand même préférable de prendre des mesures au plan européen que de ne rien faire du tout. Mais le plus grand effet positif sur l'environnement résulte de l'augmentation constante des prix du pétrole. C'est ce qui contraindrait le plus les compagnies aériennes à des économies de carburant.

Le professeur Ulrich Schumann, du Centre allemand pour l'aéronautique et l'astronautique, a souligné que le trafic aérien ne génère que deux pour cent des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. L'aviation n'est pas responsable du trou d'ozone, mais des traînées de condensation. Des mesures opérationnelles pourraient permettre de les faire disparaître totalement. Dans l'optique de la recherche climatique, il conviendrait également d'abaisser la charge due aux oxydes d'azote. Le fait qu'à hautes altitudes, les avions contribuent aussi au nettoyage de l'air, a étonné bon nombre des quelque 300 visiteurs présents.

Techniquement, un fort potentiel existerait encore pour construire des avions moins polluants et plus silencieux. „Ceci devient pourtant terriblement cher“, a signalé Detlef Reimers, ingénieur chez Airbus. Pour l'A380, Airbus a déboursé un milliard d'euros pour construire une nouvelle aile, afin que le mastodonte européen vole moins bruyamment. Il pourra donc opérer 24 heures sur 24 à Londres-Heathrow. Les plus grands stimulants pour les fabricants sont venus des compagnies aériennes qui, du fait également des taxes d'atterrissage (lesquelles dépendent du bruit et des émissions), réclament des avions les plus silencieux et propres possible, a conclu Detlef Reimers.

Légende d'illustration: *Ils ont participé au „Forum de l'aviation“ d'Aérosuisse (depuis la gauche): Detlef Reimers (Airbus), Ulrich Schumann (climatologue), Raymond Cron (Directeur de l'OFAC), Peter Marthaler (chef des débats) et Jean-Daniel Gerber (Directeur du SECO).*

#### **„Aérosuisse Aviation Award“ 2007 pour Bruno Bagnoud, fondateur d'Air-Glacières**

Dans la foulée du „Forum de l'aviation“, Paul Kurrus (Président d'Aérosuisse) a décerné l'Aviation Award de cette année au Valaisan Bruno Bagnoud pour l'œuvre de sa vie au service de l'aviation. De concert avec le légendaire Hermann Geiger, il a fondé la compagnie Air-Glacières en 1965, accomplissant ses premiers vols de sauvetage à ses risques et périls aux commandes d'une Alouette III. Air Glacières emploie aujourd'hui 130 personnes et aligne 26 hélicoptères et huit avions, stationnés sur huit bases diverses de Suisse romande. En Valais, elle assume la fonction de la Garde aérienne de sauvetage.

Légende d'illustration: *Bruno Bagnoud, fondateur et patron d'Air-Glacières (à gauche), a reçu des mains de Paul Kurrus l'„Aérosuisse Aviation Award“ en récompense de l'œuvre de sa vie.*

Fondée en 1968, AÉROSUISSE sauvegarde en tant que fédération faîtière les intérêts de l'aéronautique et de l'astronautique helvétiques, et assure leur base d'existence à long terme. Elle influe sur l'aménagement des fondements légaux dans le domaine de l'aéronautique et de l'astronautique. AÉROSUISSE compte actuellement parmi ses membres quelque 130 sociétés et organisations, des compagnies aériennes de lignes et charter, les aéroports nationaux et régionaux, des aérodromes, des sociétés de dédouanement, la sécurité aérienne, des sociétés des maintenance, des fabricants d'aéronefs et de composants, des firmes de l'industrie spatiale, des écoles d'aviation, des entreprises prestataires à orientation aéronautique, et toutes les fédérations "de poids" appartenant aux "ailes helvétiques".

**Contact: Paul Kurrus, conseiller national, Président, téléphone: 061 582 35 12**