



*Aerosuisse – Fédération faitière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses*

## La voix d'un secteur diversifié

L'aviation civile et l'aéronautique forment un secteur diversifié: les compagnies aériennes et les aéroports, aussi bien que les constructeurs d'avions, les entreprises de maintenance ou les écoles d'aviation en font partie. En tant que porte-parole de l'ensemble du secteur, Aerosuisse a beaucoup d'influence sur les décisions de politique aérienne. La Fédération milite notamment pour une compétitivité accrue et un développement équilibré de l'aéronautique. **Par Daniela Baumann**



*Le trafic aérien est vital pour la Suisse.*

Le grounding de Swissair, en 2001, a affecté la fierté nationale de la population suisse comme rarement. Plus qu'une compagnie aérienne, Swissair était à l'évidence un symbole de la Suisse véhiculant dans le monde entier les valeurs typiquement helvétiques. Mais l'aviation civile n'a pas seulement une énorme importance pour l'image de notre pays, comme cet exemple l'indique: plus de 180 000 postes de travail à plein temps et plus de 30 milliards de francs annuels de valeur ajoutée en dépendent également. Le tiers de l'ensemble des touristes arrivent en Suisse par avion, tandis que le tiers de nos exportations totales quittent le pays par la voie

des airs. Paul Kurrus, fin connaisseur de l'aviation suisse et président depuis 2003 de la Fédération de branche Aerosuisse, met l'accent sur les avantages économiques de l'aviation: «En tant que pays exportateur, la Suisse doit pouvoir compter sur un trafic aérien tout à fait fonctionnel. De bonnes liaisons avec les grands centres internationaux sont un élément essentiel de son attractivité».

En 1968, entreprises et organisations de différents domaines de l'aviation se sont regroupées dans une organisation faitière, Aerosuisse, «afin que l'aviation suisse puisse parler d'une seule voix», comme le précise l'acte de fondation. «Aerosuisse


 Schweizer Arbeitgeber  
 8032 Zürich  
 044/ 421 17 00  
 www.arbeitgeber.ch

 Medienart: Print  
 Medientyp: Fachpresse  
 Auflage: 3'698  
 Erscheinungsweise: monatlich

 Themen-Nr.: 645.7  
 Abo-Nr.: 1073485  
 Seite: 62  
 Fläche: 81'978 mm<sup>2</sup>

représente l'ensemble de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses – de modèles réduits à Swiss, de l'aéroport de Zurich au plus petit terrain de vol à voile. C'est une particularité unique sur le plan mondial», souligne M. Kurrus. On comprend dès lors que les intérêts des membres – dont font partie la Rega, Skyguide ou le Musée Suisse des Transports – puissent diverger en conséquence. La situation n'est pas toujours facile mais, jusqu'ici, il a chaque fois été possible de trouver un dénominateur commun.

### Un bon système d'alerte

La Fédération apporte des points de vue consolidés dans les débats de politique aérienne et cherche à exercer son influence de manière proactive. Aerosuisse s'assure en même temps, grâce à un système d'alerte précoce, de connaître dès leur stade initial les nouvelles idées et évolutions importantes pour l'aviation. Après chaque session, toutes les interventions déposées sont examinées en fonction de leur importance pour les membres. «Si nécessaire, nous pouvons intervenir à temps auprès de l'instance concernée», précise Paul Kurrus. Par ailleurs, le Centre Patronal gère le secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial (GPA) d'Aerosuisse, sous la direction de Philip Kristensen. Lors de quatre réunions par an, ouvertes à tous les parlementaires fédéraux, un échange d'informations est organisé sur des questions intéressant l'aéronautique et l'aérospatiale.

### Plus de compétences fédérales

Actuellement, la révision partielle II de la loi sur l'aviation figure à l'agenda politique. L'élément central en est l'influence de la Confédération sur les aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle. Selon M. Kurrus, «il est important que la Confédération puisse exercer une influence créative sur les décisions des

cantons de domicile et ne pas se contenter de les autoriser ou de les refuser.» Et de citer, par exemple, les questions liées aux heures de service ou à la capacité. Pour Aerosuisse, des compétences renforcées de la Confédération profitent non seulement aux cantons de domicile des trois aéroports nationaux, mais aussi aux régions touristiques.

La loi sur l'aviation contient un nouvel article visant à encourager la formation initiale et continue, ainsi que la recherche et l'innovation dans le domaine de l'aviation. Compte tenu du fait qu'il n'existe guère de secteur où la sécurité joue un rôle plus important, Aerosuisse juge inadmissible la situation actuelle: contrairement aux médecins ou aux ingénieurs, par exemple, les futurs pilotes ne bénéficient d'aucun soutien financier pour leur formation. «Nous voulons que la Confédération prenne à sa charge la plus grande partie des coûts de formation pour les professions de l'aviation qui exigent une licence», insiste M. Kurrus. «Nous établirons ainsi une égalité des chances et éliminerons la sélection négative liée aux capacités financières des candidats.» C'est d'autant plus essentiel que le secteur a un besoin urgent d'une relève qualifiée dans tous les domaines.

Le «Rapport du Conseil fédéral sur la politique aérienne suisse 2004», qui constitue la base des activités législatives actuelles, est dû à l'initiative de l'ancien conseiller national, M. Kurrus. Après des décennies de «pilotage politique sans visibilité», comme il le qualifie, le gouvernement a enfin défini à l'époque les axes de développement fondamentaux de l'aviation civile suisse.



## L'Europe stagne

Le trafic aérien mondial est en croissance, avec de fortes différences régionales: alors que le nombre de passagers vers le Moyen Orient a augmenté de 15 pour cent ces dernières années, l'Europe affiche une hausse de 2 pour cent. «Nous observons un déplacement global des flux du trafic aérien», relève M. Kurrus. Aux trois centres traditionnels que sont les Etats-Unis, l'Europe et l'Extrême-Orient, s'est récemment ajoutée la région du Golfe. Celle-ci menace de ravir à l'Europe sa place de première plaque tournante internationale.

Pour la Suisse logée au cœur de l'Europe, une politique aéronautique favorable est tout simplement indispensable si elle veut continuer de tirer le meilleur profit de sa situation privilégiée de plaque tournante intercontinentale. «Personne ne peut nous ôter notre avantageuse position géostratégique. Il ne tient qu'à nous d'améliorer les conditions-cadre de telle sorte que nous puissions continuer d'évoluer en fonction de la demande», relève M. Kurrus.

Une étude impulsée par Aerosuisse et mandatée par la Confédération sur le trafic aérien en Suisse a fait apparaître un net désavantage de notre pays par rapport à l'étranger sur le plan des conditions de concurrence, par exemple aux titres des taxes et des règles d'exploitation. Déjà sensibles aujourd'hui, les limites de capacité pourraient à l'avenir contrarier très sérieusement le développement. Par conséquent, souligne Paul Kurrus, «dans le cadre des décisions à venir concernant le plan sectoriel de

l'infrastructure aéronautique, le Conseil fédéral doit veiller à offrir aux aéroports suisses des possibilités de développement, fussent-elles modestes, car à long terme, un site qui ne peut plus se développer est condamné à déperir.»

## Rien sans les riverains

Pour l'avenir de l'aéroport de Zurich, un autre élément décisif est l'accord avec l'Allemagne sur le différend relatif aux nuisances sonores du trafic aérien. «Nous devrions ratifier le plus vite possible ce traité et régler les questions en suspens avec l'Allemagne», déclare l'exploitant de ligne de Swiss au nom de toute la branche. M. Kurrus avance aussi des chiffres pour tempérer l'aspect émotionnel du débat sur la problématique du bruit: le trafic aérien a certes progressé de 50 pour cent ces 20 dernières années à l'aéroport de Zurich, mais les émissions sonores touchent aujourd'hui un territoire réduit des deux tiers par rapport à celui d'hier. «Le progrès technologique ne dort pas. Les nouveaux appareils de Swiss consommeront plus de 20 pour cent de kérosène en moins, émettront 20 pour cent de CO<sub>2</sub> en moins et seront aussi deux fois moins bruyants que les machines qu'ils remplaceront.»

Les représentants de l'aviation sont toutefois bien conscients que la seule mention de ces faits ne leur permettra pas de gagner à leurs vues la population concernée. Ils s'emploient donc à discuter avec les habitants de la zone aéroportuaire afin de tenir compte de leurs intérêts. Pour Paul Kurrus, «on ne

peut pas développer un aéroport contre la volonté de ses riverains.» En mettant en évidence, aux yeux du public, l'importance considérable du trafic aérien pour l'économie nationale, Aerosuisse lui rappellera aussi que l'essor de ce trafic profite en définitive à tous et à chacun. «Quand on connaît la valeur d'une chose, on est plus volontiers disposé à en payer le prix.» ■

AERO SUISE

**Membres:** environ 130 entreprises et organisations

**Fondation:** 1968

**Président:** Paul Kurrus

**Directeur:** Philip Kristensen

### Contact

Aerosuisse – Fédération faitière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses  
 Kapellenstrasse 14  
 Case postale 5236, 3001 Berne  
 Tél. +41 (0)31 390 98 90  
 aerosuisse@centrepatronal.ch  
 www.aerosuisse.ch