

Thomas Klühr, 54 ans, dirige Swiss depuis février 2016. Le siège de la compagnie est lui-même rénové. Maintenant, on peut prendre un bol d'air à l'étage directorial dans un jardin japonais.

THOMAS KLÜHR

Voler vert, mode d'emploi

Le PDG de Swiss fait l'éloge de ses «avions silencieux» économes en kérosène. Il souligne aussi comment le choix des itinéraires peut limiter les nuisances du trafic aérien.



Le patron de Swiss apprécie le Bombardier C Series dans toutes les tailles. Les deux premiers exemplaires sur 30 de ces «avions silencieux» ont commencé à voler cet été.

Interview: Nina Siegrist
Photos: Roland Tännler

Il y a du nouveau chez Swiss: nouveaux salons dans les aéroports, avions flambant neufs. Pas étonnant que le siège de la compagnie aérienne, à Kloten, soit en plein chantier. Le bâtiment répond désormais aux

normes Minergie et, à l'étage de la direction que l'on vient d'inaugurer, des bonsais décorent une petite cour intérieure. Même l'homme qui prend la pose, dans cet atrium, pour la photo du chef est un nouveau venu. Thomas Klühr, 54 ans, a succédé à Harry Hohmeister à la tête de la compagnie. Cet ancien membre de la direction de Lufthansa s'est

installé en Suisse. Il aime la proximité de la verdure, les montagnes et les lacs. Et il se révèle très proche de la nature. **GREEN: Monsieur Klühr, tout le monde sait que votre métier n'est pas très vert. Dans quelle mesure voler nuit-il à l'environnement?** En réalité, le trafic aérien n'est responsable que de 2% de toutes les émissions de CO₂. Et

80% d'entre elles sont imputables à des trajets de plus de 1500 kilomètres. Pour de telles distances, il n'existe guère d'autre solution que le vol. Il y a donc de plus gros pollueurs que les compagnies aériennes. **Qui sont-ils?** La navigation, la production d'énergie, comme les centrales à charbon, ou encore l'élevage. L'important est que chacun ait

conscience de ses responsabilités envers l'environnement. Le transport aérien est le seul secteur au monde à s'être imposé des objectifs de protection du climat. **Vous seriez donc des bous émissaires, alors que d'autres feraient bien pire que vous...** Oui, nous jouons parfois injustement ce rôle. J'ai régulièrement constaté que les membres des organisations qui attaquent le transport aérien prennent souvent eux-mêmes l'avion. Cela ne me pose aucun problème, mais nous devrions tous accepter que voler fait partie de la globalisation, de notre mobilité et de notre style de vie. Et cela n'ira pas en diminuant. Prenez mes enfants, par exemple. Ils ont des amis en Allemagne et en Europe, mais

aussi en Amérique ou à Singapour, où mon fils a longtemps étudié. Evidemment, bien que les moyens de communication modernes permettent de rester en contact, il arrive que l'on ait envie de se voir.

Mais trouvez-vous normal que des vols sur de courtes distances, pour Paris par exemple, soient meilleur marché que le train?

Ce ne sont pas les compagnies historiques qui ont inventé les stratégies de prix cassés des transporteurs à bas coût. Le marché nous oblige à proposer ce type d'offre pour rester compétitifs.

Quand préférez-vous personnellement prendre le chemin de fer plutôt que l'avion?

Autrefois, je voyageais rarement en train ou en bus. Mais, depuis que je vis en Suisse, je suis devenu un usager du rail, qui fonctionne fort bien ici. Je dirai donc que sur de courtes distances, soit moins de 400 kilomètres, je prends plutôt le train si les correspondances sont bonnes.

Que faire, en tant que passager en avion, pour limiter les nuisances à l'environnement?

Notre partenaire Myclimate propose de compenser ses émissions de CO₂ par un don. L'argent est réinvesti dans des projets visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. **Pensez-vous que, dans vingt ans, la technologie nous per-**

mettra de voler plus écologiquement, avec des avions électriques par exemple?

Il y a des projets très intéressants. On peut s'attendre à des améliorations en aérodynamique et dans le domaine des matériaux, mais ce n'est pas demain la veille que l'on verra voler de gros avions électriques.

Swiss vient de faire une avancée technologique avec ses nouveaux avions, les Bombardier C Series. Dans quelle mesure ces engins sont-ils révolutionnaires?

Les appareils C Series sont

clairement les plus modernes au monde dans leur catégorie. Nous sommes d'ailleurs très fiers d'avoir été les premiers à les mettre en service. Notre clientèle et l'environnement bénéficient de cette avancée, de même que les riverains des aéroports, car cet «avion silencieux» est deux fois moins bruyant que ses prédécesseurs. **Et plus économe en kérosène.** Oui, les intérêts économiques et écologiques se rejoignent. Comparé à un modèle plus ancien comme l'Avro RJ 100, un C Series consomme 20 à 25% moins de carburant. →

«Seulement 2% de toutes les émissions de CO₂ sont imputables au trafic aérien. Il y a de plus gros pollueurs que les compagnies d'aviation»

L'EMPREINTE VERTE

A quel point Thomas Klühr est-il vert au quotidien?

1 Loisirs	14
2 Habillement	2
3 Investissements	3
4 Communication	4
5 Alimentation	5
6 Objets du quotidien	7
7 Véhicules	2
Total	37

37 points = l'automobile péjore un peu sa performance, mais comme Thomas Klühr conserve longtemps ses habits et ses appareils électroniques, il obtient un bon score dans la moyenne.



L'empreinte VERTE a été développée par le WWF Suisse pour L'illustré GREEN. Ce test ludique encourage une prise de conscience au quotidien. Calculez votre propre empreinte aux pages 12 et 13.

Vous lancez aussi un nouveau Boeing, le 777...

Voilà encore un avion efficace, qui économise 20% de carburant par place assise en comparaison avec son prédécesseur, l'Airbus A340. En tout, nous investissons plus de 6 milliards de francs dans la rénovation de notre flotte. Et, actuellement, dans le domaine de l'aviation, voler avec des appareils modernes constitue la meilleure façon de protéger l'environnement.

Choisir Swiss, c'est donc voler plus écolo qu'avec les concurrents?

Je ne dirai pas les choses ainsi, mais lorsque des passagers se rendent de Suisse à l'étranger, il est certain qu'opter pour une connexion directe est plus écologique que choisir un trajet comportant une ou plusieurs escales. De plus, nous mettons au point de nouvelles procédures d'approche. Depuis ce mois, à Zurich, il y a par exemple une nouvelle procédure pour les vols internationaux des premières vagues du matin. Nous avons

largement participé à ces décisions et l'idée consiste à indiquer aux pilotes, avant le départ déjà, dans quelle fenêtre horaire précise ils devront arriver à Zurich. Cela permet d'exécuter les vols efficacement et d'éviter l'attente avant de pouvoir atterrir.

L'Europe n'a pas encore unifié son espace aérien, ce qui implique de faire des détours. Cela pose également un problème.

Oui, je pense aussi que l'unification de l'espace aérien est un projet environnemental

important auquel il faudrait s'attaquer en Europe. Cette fragmentation induit beaucoup de gaspillage. En optimisant l'espace aérien, on pourrait ainsi raccourcir le trajet entre Zurich et Londres de 300 km. C'est énorme! Je suis déçu que les organisations qui se décarcassent pour protéger l'environnement ne s'intéressent pas vraiment à cette question.

Que faudrait-il changer d'autre en matière de régulation pour que les compagnies aériennes volent de façon plus écoresponsable?

Les émissions de CO₂ sont un volet important. Le même système doit être mis en œuvre dans le monde entier. Nous ne pouvons pas continuer à payer pour les vols intraeuropéens alors que, dans le reste du monde, il n'y a pas de telles taxes. Ce règlement s'applique à un vol entre Francfort et Londres, mais pas à un autre entre Moscou et Istanbul. Ce n'est ni écologique ni économiquement correct.

Votre mode de vie est-il écologiquement correct?

Thomas Klühr est marié à une médecin et père de deux enfants adultes. Quand il ne travaille pas, il fait volontiers du vélo.



«Mon empreinte carbone est excellente, mais je dois préciser que mon épouse n'y est pas pour rien»

c'est un petit paradis, plutôt vallonné. Cela n'a rien à voir avec les Alpes suisses, que je découvre justement: nous venons de passer des vacances à Adelboden et je me suis rendu au Tessin. Le trajet en train vaut à lui seul le détour. Je vais très prochainement le faire découvrir à ma fille.

Et vos enfants, se soucient-ils de l'environnement?

Oui, nous avons passé beaucoup de temps à l'extérieur en famille. Nous sommes allés chaque année au bord de la mer au Danemark pour nos vacances d'été. Cela vous marque et vous sensibilise. Ma fille est en train de suivre une formation pour devenir enseignante en biologie et en chimie au gymnase; je pense que c'est aussi une sorte de lien avec la nature.

Imaginons que vous puissiez faire un vœu pour un monde meilleur. Quel serait-il?

J'aspire à davantage de tolérance. L'approche qui consiste à empêcher, interdire et renoncer n'a pas de sens. On doit accepter que les êtres humains aient des besoins particuliers. Et, ensuite, les encourager à les satisfaire tout en ménageant leurs congénères et l'environnement dans la mesure du possible. C'est valable pour l'aviation comme dans bien d'autres domaines de la vie.

Je pense que mon empreinte écologique est bonne: dans le tiers supérieur, dirais-je. Même si, je l'avoue, c'est ma femme qui lance le mouvement: elle aime cuisiner et utilise des produits régionaux. Nous habitons entre Seefeld et Zollikon, nous nous baladons volontiers et faisons les courses à vélo. J'ai acheté un modèle électrique, à Zurich.

Pour un cycliste, n'est-ce pas contradictoire?

Il y a deux ans, je vous aurais dit de ne pas m'en reparler avant mon septantième anniversaire, mais maintenant, je suis ravi de cet engin! Il y a pas mal de collines, ici. Et beaucoup d'amis sportifs s'en sont offert un.

Avez-vous grandi près de la nature?

Oui. Nous avons vécu à Nuremberg et mes parents aimaient marcher en Suisse franconienne. Pour l'escalade,



NATURELLEMENT FORT EN CAS DE SINUSITE

Vous trouvez plus d'informations sous: www.emser.ch/sinusite

Siemens & Co, D-56119 Bad Ems