

Article paru dans Réalités neuchâteloises en avril 2002

Solidarité zurichoise: une notion à sens unique?

Ma carrière de pilote de ligne débute mal: après la bruyante débâcle de Swissair, c'est, six mois plus tard, au tour de la modeste compagnie régionale Swisswings (ex-Air Engiadina) de déposer le bilan. Cette dernière est morte sans faire les grands titres des journaux et sans susciter de débat au Parlement fédéral. L'espace Mitteland et l'arc lémanique se retrouvent sans compagnie aérienne.

Les raisons qui ont mené à la faillite sont diverses. Tout d'abord, la politique de dumping des prix menée par Swissair, aux frais de la Confédération, a rendu le marché helvétique encore plus tendu qu'à l'accoutumée. De surcroît, la faillite du constructeur aérien Fairchild-Dornier a dramatiquement fait chuter la valeur des avions. Or, sur une flotte de cinq appareils de type Dornier 328, deux appartenaient en propre à Swisswings. Dans le but d'obtenir des liquidités, le business-plan pour 2002 prévoyait leur vente à un organe financier et leur location (lease-back). En ajoutant des coûts de maintenance indécents, la compagnie n'a pas pu tenir le coup et a décidé, abruptement, de cesser ses activités le lundi 8 avril, brisant ainsi les rêves de 120 collaborateurs dévoués dont une cinquantaine avait été engagée au mois de février dernier.

Parmi les collaborateurs, la première réaction est celle d'incompréhension. Alors que l'incompétence des gestionnaires de Swissair a immédiatement eu des répercussions politiques et fait l'objet de crédits démesurés, les 10 millions de liquidités nécessaires afin de permettre à Swisswings de se développer n'ont pas pu être trouvés à temps. Ce marché de niche sera occupé par d'autres compagnies régionales, italiennes et françaises. Une fois de plus, l'excellence et l'expérience suisses filent à l'étranger.

L'ancienne direction et les employés se battent désormais sur tous les fronts pour trouver des investisseurs désireux de participer à la création d'une compagnie composée d'un nouveau conseil d'administration qui bénéficierait d'une confiance immaculée.

Pour l'instant, le seul organe à avoir réagi à cette faillite est le SSP. Malheureusement, cette réaction correspondait surtout à une tentative de récupération politique. Leur représentant à Genève s'est empressé de déclarer que cette faillite démontrait qu'une compagnie aérienne ne pouvait pas être rentable sans aide de l'État. Ce qui est un non-sens, puisque si l'entreprise était rentable, elle n'aurait justement pas besoin d'aide. C'est aussi une insulte faite à l'égard d'Easy-Jet qui présente régulièrement des bénéfices. Ne sachant plus trop où ils vont, les syndicats font apparemment feu de tout bois.

On ressent en fin de compte ce sentiment amer que la solidarité de l'élite zurichoise est à sens unique lorsque l'on sait que le sauveur qui s'est finalement désisté a un siège à Zurich. On ne nous y reprendra sans doute plus à avoir pitié de cette métropole et de son autoproclamé Unique Airport...

Yvan Botteron
Pilote de ligne, résolument
Les Ponts-de-Martel