

botteron@aviation.ch

Tél. : +41 (0)79 235 9425

Discours prononcé le 1^{er} mars 2003 au Locle

Messieurs les présidents,

Madame, Monsieur,

Chers amis libéraux-ppn,

Lorsque j'ai fait la connaissance de mon homologue président de section du Locle, Manuel Fragnière et que j'ai appris que sa profession est enseignant, je me suis rappelé, avec plaisir, que le parti libéral-ppn est peut-être le dernier endroit où l'on peut rencontrer des enseignants de droite ! C'est donc avec plaisir que j'ai accepté son invitation à m'exprimer devant vous ce soir.

Pour ma part, j'aimerais m'exprimer ce soir sur deux objets semblables auxquels j'ai été confronté directement. Le premier (la débâcle de Swissair) a fait l'objet d'une intervention de la Confédération tandis que le second (la faillite de la compagnie bernoise Swisswings) n'a bénéficié d'aucune aide. J'aimerais démontrer l'aspect un peu vicieux d'une intervention étatique et les précédents qu'elle peut créer.

On se souvient de la descente aux enfers de Swissair en 2001. Il ne me semble pas nécessaire d'y revenir. En revanche, morte dans l'indifférence générale, l'histoire de Swisswings est bien moins connue.

A l'origine Air Engiadina, la compagnie a été fondée en 1987, pour s'appeler ensuite KLM-Alps en 1999 puis finalement devenir Swisswings en 2001. Basée à Berne, elle opérait cinq avions régionaux de trente places. Elle reliait Berne à Amsterdam, Londres et Munich ainsi que Genève à Marseille, Toulouse, Florence, Venise et Stuttgart.

Les vols depuis Genève étaient effectués au nom de Crossair avec laquelle des accords de collaboration étroits avaient été négociés. Cet aspect était en plein développement en automne 2001, malgré le 11 septembre. Ainsi la compagnie a recruté, en deux vagues, de nouveaux pilotes. Au total, une douzaine de First Officers dont moi-même et quelques commandants de bord.

Au 1^{er} février, date de mon entrée dans la compagnie, les communiqués de presse étaient encore plus que positifs: ils étaient carrément exubérants ! Suite à la fusion forcée de Swissair et de Crossair, Swisswings était devenu la 3^e compagnie aérienne suisse, après Easy Jet. L'optimisme régnait. Il faisait bon oeuvrer pour une petite compagnie en pleine expansion. Le dicton anglais "Small is beautiful" s'appliquait à merveille.

Rien, mais alors rien, ne laissait présager que, deux mois plus tard, tout le personnel serait convoqué en urgence pour se faire annoncer la cessation des activités et le dépôt de bilan. L'enthousiasme, vous vous en doutez, était brusquement retombé !

Des manques chroniques de liquidités avaient conduit à une rencontre de la dernière chance avec Crossair quelques jours auparavant. Crossair, alors en train de devenir Swiss, avait dû renoncer à apporter les quelques 10 millions nécessaires. Les principaux actionnaires ne pouvant plus soutenir la compagnie, une seule solution s'imposait: le dépôt de bilan. Au total, une centaine d'emplois ont été supprimés dont une moitié à Berne et le reste à Genève.

Le contraste entre les deux débâcles est saisissant: d'une part la grande Swissair, basée à Zurich, capitale économique, et d'autre part la petite Swisswings, basée à Berne, capitale politique.

Lorsqu'on sait les 4 milliards dépensés par les pouvoirs publics pour sauver Swissair, on aurait pu croire, au nom de l'égalité de traitement, que les 10 millions manquants auraient pu venir facilement de la Confédération ou du canton de Berne. Il n'en a rien été.

Pour ma part, même si mon rêve aéronautique s'est momentanément brisé les ailes, je préfère continuer à penser que l'État a dépensé 4 milliards de trop dans une aventure hasardeuse plutôt que de regretter les 10 millions publics qui auraient pu être versés à Swisswings.

John Kennedy disait: « Ne sacrifiez jamais vos convictions politiques pour être dans l'air du temps. ». Je préfère donc garder mes convictions libérales, même si pour cela il faut parfois faire le poing dans sa poche.

On a des convictions ou on en a pas...