

Début de grounding, Berne doit sauver Swiss

- 26.03.2020
- 24 Heures Lausanne
- Philippe Rodrik

Transport aérien Une bonne partie de la flotte est clouée au sol, comme ici à Dübendorf. ANDY MUELLER/FRESHFOCUS Début de grounding, Berne doit sauver Swiss Philippe Rodrik Le Conseil fédéral pourrait s'entendre avec Berlin pour sauver la compagnie suisse, dont le destin est lié à celui de Lufthansa Grounding presque total! Swiss ne vole quasi plus. La compagnie n'exploite plus qu'un unique avion long-courrier et cinq court-courriers, sur une flotte de 89 appareils en tout. «Nous assurons moins de 10% des opérations prévues», confirme Meike Fuhlrott, porte-parole du transporteur. «Les acteurs de la branche du transport aérien ne disposent en moyenne de liquidités que pour deux ou trois mois», a prévenu en début de semaine l'Association internationale du transport aérien (IATA), dont les membres assurent plus de 95% des vols dans le monde.

Dans ce contexte, combien de temps Swiss peut-elle survivre sans aide de l'État? «Impossible de répondre, la situation évoluant en permanence», reconnaît le CEO de la compagnie, Thomas Klühr. La position du propriétaire de Swiss, le groupe Lufthansa, ne paraît guère plus rassurante: «Le volume de nos opérations a décliné jusqu'à leur niveau de 1955», indique son PDG, Carsten Spohr. Son principal concurrent n'est pas épargné: «Air France/KLM n'aurait plus que deux mois de trésorerie d'avance», selon France Télévisions. Une foule de compagnies aériennes se pressent auprès des gouvernements occidentaux pour solliciter de l'aide. C'était encore un tabou l'automne dernier.

C'est une tendance générale aujourd'hui. Swiss ne fait pas exception. Mais un problème de poids se pose. Comment la Confédération peut-elle se porter au secours d'une entreprise appartenant entièrement à un groupe étranger? Le 23 mars 2005, Lufthansa prenait le contrôle de la compagnie, alors lourdement déficitaire. Pour seulement 340 millions de francs.

En quinze ans, presque jour pour jour, la compagnie helvétique s'est ensuite profilée comme une vache à lait: elle a rapporté quelque 5 milliards de francs de bénéfices au cours de cette période. Ces éléments restent vivaces dans certaines mémoires. Comme le démontre Thomas Matter (UDC/ZH), banquier et membre de la Commission de l'économie du Conseil national: «La Confédération peut certes se porter au secours de Swiss. Mais seulement si elle-même ou des investisseurs suisses peuvent racheter la société.» Autrement dit recouvrer une participation significative dans son capital-actions.

Mais l'importance d'intérêts stratégiques semble parfois peser davantage que celle de droits de vote d'actionnaires. «L'histoire du succès de Swiss reste avant tout liée à son intégration dans le giron de Lufthansa. Cette situation lui a donné accès à un marché d'ampleur mondiale. Il est certain que la compagnie suisse s'illustre elle-même comme une structure fort robuste. Mais, exclue de l'alliance existante, Swiss ne pourrait pas assurer sa pérennité sur un marché aussi global», estime Thomas Hurter, conseiller national (SH/UDC) et président d'Aerosuisse, faïtière de l'aviation civile helvétique.

Chef économiste d'économiesuisse (Fédération des entreprises suisses), Rudolf Minsch insiste sur le même atout: «La compagnie helvétique s'est positionnée de façon excellente sur le marché. Et cela grâce à son intégration au sein du groupe Lufthansa.» Tout indique dès lors que

ce dossier devrait être abordé sous un angle bilatéral. Rencontre au sommet? Sans avoir pu obtenir de confirmation, nous avons appris que, côté suisse, les chefs des Départements de l'économie et des transports, Guy Parmelin et Simonetta Sommaruga, devraient se charger de la besogne auprès des autorités d'outre-Rhin. Tous deux rencontreraient alors sur leur chemin un certain Thomas Jarzombek, responsable de la coordination dans le transport aérien au gouvernement allemand.

Quelle que soit l'issue de ces pourparlers, les enjeux restent immenses pour la Suisse. Swiss emploie 9500 collaborateurs et son chiffre d'affaires dépassait les 5 milliards Tan dernier. Ses vols relient la Suisse à 130 destinations dans 80 pays. Le transport aérien génère 190 000 emplois directs en Suisse et, indirectement, plusieurs centaines de milliers d'autres jobs. La moitié des exportations helvétiques, en valeur, s'effectue par les airs.

Tenant compte de ces éléments, le président d'Aerosuisse manifeste des exigences: «Nous attendons que la Confédération accorde à Swiss un soutien en liquidités. Non pas à fonds perdu, mais sous la forme d'un crédit-relais, remboursé ultérieurement.» Les aéroports aux aguets compagnies se préparant à négocier des baisses des redevances à leur charge. «Nous prêterons toute l'attention requise aux demandes de nos clients et partenaires. Il s'agira de trouver ensemble les meilleures solutions», relève Madeleine von Holzen, porte-parole de Genève Aéroport.

• À Kloten, mêmes préoccupations. «Nous examinerons des concessions financières au cas par cas. Toute la branche souffre. Notre priorité porte sur la préservation des infrastructures de transport aérien en Suisse», note Raffaella Stelzer, porte-parole. P.

RK • À Cointrin, voyant Easyjet, son principal client, souffrir aussi de la crise du coronavirus, Genève Aéroport se mobilise. D'autant que sa direction a eu connaissance de • La question d'un éventuel soutien financier de la Confédération au bénéfice de Swiss rappelle les atouts à préserver dans nos aéroports. Le financement et la modernisation des infrastructures aéroportuaires dépendent en bonne partie du dynamisme des compagnies clientes. D'ailleurs, mercredi soir, l'aéroport parisien d'Orly annonçait sa fermeture au 31 mars, victime d'une chute de 90% du trafic aérien..