

La Suisse doit éviter le *grounding* de son aviation

Le 8 avril, le Conseil fédéral a décidé d'élaborer une proposition de soutien transitoire en faveur de l'industrie aéronautique suisse, fortement touchée par les effets de la pandémie et confrontée à une crise de liquidités. Une garantie de liquidités est nécessaire pour la branche aéronautique, qui constitue une infrastructure essentielle à l'ensemble de l'économie.

Un pont aérien pour la Suisse

La pandémie de coronavirus touche très durement les aéroports et les compagnies aériennes, mais aussi leurs fournisseurs de services, à commencer par ceux qui assurent l'assistance au sol. Sur les aéroports nationaux de Genève, Zurich et Bâle, le trafic passagers est quasiment à l'arrêt depuis le début de la crise. Pourtant, même dans une telle situation, il est impératif que le secteur aéronautique reste opérationnel pour ne pas rompre les chaînes logistiques et pour maintenir l'approvisionnement de la Suisse en biens de première nécessité.

Chaque avion qui décolle est un signe positif: même dans une situation difficile, on peut compter sur l'aviation pour assurer un service minimum en matière de mobilité. On en veut pour preuve les nombreux vols de rapatriement des citoyens suisses restés bloqués à l'étranger, de même que l'acheminement d'énormes quantités de matériel médical. Sans l'aviation, la Suisse perdrait un service essentiel pour ses exportations et pour le tourisme, ainsi que pour les emplois qui y sont liés. La création de richesse résultant directement ou indirectement du trafic aérien se monte chaque année à environ 30 milliards de francs et concerne quelque 190'000 emplois.

Le secteur aéronautique est aujourd'hui menacé financièrement. Les réserves de liquidités

sont au plus bas, parce que les dépenses ne s'arrêtent pas tandis que seule une fraction des recettes peut encore être encaissée. Or une compagnie aérienne avec l'infrastructure qui lui est liée ne peut pas survivre longtemps sans revenus. Plus cette situation se prolonge, plus une aide publique devient nécessaire.

Appel à une aide publique

La première nécessité, à l'heure actuelle, est un financement public transitoire. Celui-ci est dans l'intérêt de toute la Suisse. Sans l'aide de l'Etat, plusieurs acteurs de l'aviation risquent de disparaître en entraînant des conséquences dramatiques. Si par exemple il n'y a plus de services d'assistance au sol dans un aéroport, il n'est alors plus possible de traiter le fret, ni d'enregistrer les passagers, ni de préparer les avions pour le décollage. Ce sont là des services indispensables à l'exploitation, qui ne pourraient pas être rapidement rétablis après la crise. Si l'on veut que la Suisse reste accessible demain, il faut soutenir l'aviation aujourd'hui.

Il est donc légitime que le Conseil fédéral étudie comment soutenir temporairement les compagnies aériennes confrontées à des difficultés de trésorerie, en assortissant cette aide de conditions strictes – à commencer par l'interdiction de distribuer des dividendes tant que tous les crédits garantis par l'Etat n'ont pas été remboursés. Ces mesures doivent être


Impressum

Editeur:
Centre Patronal
Rédacteur responsable:
P.-G. Bieri

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case Postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
3011 Bern
T +41 58 796 99 09
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

 Le secteur aérien s'est construit une capacité financière robuste en profitant d'une période prospère, mais cela ne suffit pas à surmonter la situation actuelle.

envisagées pour l'ensemble du secteur de l'aviation; sauver une compagnie aérienne en abandonnant ses partenaires d'assistance au sol ou de manutention de fret ne permettrait pas d'atteindre le but recherché.

Cet appel à l'aide de l'aviation réveille évidemment le souvenir du grounding de Swissair en 2001. Pourtant, la demande de financement transitoire dont il est question aujourd'hui n'est pas du tout comparable avec ce qui s'est passé il y a dix-neuf ans. A l'époque, Swissair s'était soudainement révélée insolvable, immobilisant au sol des centaines de machines. La Confédération et l'économie ont sauvé la compagnie plus tard en y consacrant plus de trois milliards de francs, et peu de temps après, la compagnie a été vendue à Lufthansa à un prix très avantageux pour cette dernière. Aujourd'hui, ce n'est pas une compagnie aérienne qui est en jeu, mais le cœur du système de l'aviation suisse, brusquement pris dans une crise alors qu'il n'était pas endetté. Le secteur aérien s'est construit une capacité financière robuste en profitant d'une période prospère, mais cette capacité à elle seule ne suffit pas à surmonter la situation actuelle.

Après la crise, un avenir incertain

Personne ne sait comment le développement actuel des visio-conférences influencera, à l'avenir, le nombre des voyages d'affaires. Personne ne sait à quel rythme les restrictions de voyage seront allégées dans les différentes parties du monde, ni dans quelle mesure la

confiance reviendra chez les voyageurs. Combien d'avions et quelles capacités seront nécessaires après la fin de la crise? Quelles lignes seront les premières à redevenir rentables? Toutes ces incertitudes, associées à l'épuisement des réserves financières du secteur aérien en Suisse, représentent autant de défis pour la période à venir.

C'est pour cela qu'une aide publique est aujourd'hui nécessaire, spécifiquement adaptée aux besoins du secteur aérien. Les trois départements fédéraux en charge respectivement des finances, des transports et de l'économie élaborent maintenant une proposition pour soutenir temporairement les compagnies aériennes touchées par la crise, en leur assurant les liquidités nécessaires. On souhaite que cette aide soit couronnée de succès, afin que l'aviation helvétique réussisse à se relever après la crise et continue d'assurer durablement un lien entre la Suisse et le reste du monde.

Philip Kristensen

Traduction: Pierre-Gabriel Bieri