

La compagnie d'aviation Swiss vole en piqué tout droit vers le crash

Que n'a-t-on pas entendu sur les potentialités de la nouvelle compagnie Swiss? On allait voir ce qu'on allait voir. Les dirigeants de Swissair étaient des incapables, tout juste bons à sauter de l'avion avec des parachutes dorés. Pourtant, si on avait un peu plus de mémoire, on comparerait les prises de position des dirigeants d'aujourd'hui avec celles d'hier. Nous comprendrions alors, qu'au-delà des gesticulations des administrateurs, ce sont les conditions-cadres du marché qui ont été modifiées drastiquement et qui sont la cause de la catastrophe passée et de celle à venir. La dérégulation opérée à la fin des années 90 clouera une fois de plus au sol cet outil industriel performant qu'était et que reste encore cette compagnie d'aviation, Swissair devenue Swiss.

Rémy Pagani,
secrétaire SSP – Région Genève

En effet, c'est dans le courant des années 90 que le Conseil fédéral a décidé de déréguler le marché de l'aviation en l'alignant sur les conditions du marché mondial; il sonnait ainsi le glas de cette compagnie d'aviation, qui avait pourtant passé presque 70 ans dans les turbulences de ce fragile marché mondial. Le Conseil fédéral proposa d'accepter les «sept libertés» et notamment de permettre le cabotage en Suisse, c'est-à-dire d'ouvrir totalement le marché national à l'ensemble des compagnies planétaires. Les Chambres fédérales ne mirent que quelques mois à ratifier ces propositions. C'est ainsi qu'une seule règle s'imposa du fait de la disparition de ce marché captif: s'agrandir ou mourir. Cette décision irresponsable a poussé les dirigeants vers les stratégies prédatrices qu'on a bien connues et les a contraints à lâcher dans la fosse aux lions des milliers de salariés condamnés à assister à la dégradation inexorable de leurs conditions de travail.

Le cabotage: un poison pour Swissair et Swiss

Depuis cette date, que cela soit sous le règne de Bruggisser ou de Dozé, l'expansion est devenue une obligation car, à chaque repli stratégique d'une compagnie, d'autres concurrents prédateurs accaparent les lignes qu'elle délaisse. Avec l'acceptation des bilatérales, qui a ouvert le marché suisse à d'autres compagnies d'aviation, et la ratification de cette loi, qui n'a plus considéré cette compagnie comme une entreprise nationale digne de protection, le cabotage s'est répandu en Suisse. Une compagnie d'aviation anglaise basée à Londres peut, par exemple, affréter des avions depuis Genève. Ainsi, après la faillite de la stratégie dite «du chasseur», chaque repli de la compagnie d'aviation Swiss correspond à la venue d'une autre compagnie d'aviation moins

chère, qui s'engouffre dans la brèche et vient immédiatement lui faire concurrence, accélérant d'autant sa fin.

Si l'on sait que, dans ce secteur économique, une grande partie des investissements financiers sont immobilisés du fait du prix très élevé des appareils (environ 100 millions de francs par avion) et de leur coût d'entretien, la seule marge de manœuvre qui subsiste, c'est la pression sur la rémunération du personnel. Ainsi, dans ce processus implacable, les employés au sol, comme les pilotes, les stewards et les hôtesse de l'air, sont condamnés à perdre leur pouvoir d'achat et à voir se dégrader leurs conditions de travail. Aujourd'hui, aux Etats-Unis, par exemple, certains pilotes sont payés au même tarif que n'importe quel employé et effectuent des horaires de travail démentiels.

Arrêtons ce processus!

A quoi sert de verser des larmes de crocodile sur la défunte Swissair ou sur la fin probable de Swiss, de pleurnicher sur la récupération populiste de cette double catastrophe lors des prochaines élections fédérales par le parti de Blocher, de défendre une stratégie de réduction de la voilure plutôt qu'une autre devant les médias, et de prétendre que c'est être un bon syndicaliste que de le faire, sans être capable de dénoncer les véritables causes de cette situation et, surtout, sans proposer d'y mettre un terme? Qui a osé dire que nous devrions remettre en vigueur une certaine forme de protectionnisme, non seulement en injectant de l'argent dans cette compagnie, mais en lui garantissant un véritable marché, comme d'ailleurs les paysans ont réussi à le faire avec certains de leurs produits? Ce d'autant plus que cette dérégulation est une farce car personne n'ose imaginer que les espaces aériens d'aucun pays ne soient plus contrôlés par les nations auxquelles ils appartiennent. Nous le disons depuis plusieurs années et nous le répétons: c'est d'une compagnie nationale de services publics dont nous avons besoin, une compagnie qui soit entièrement contrôlée par les pouvoirs publics et qui ait à sa tête de véritables dirigeants, capables de la conduire dans les niches économiques qui subsisteront quoi qu'il advienne sur le marché mondial.

Services publics, N° 9, 16 mai 2003