

# «L'arrêt du Genève-New York ne causera pas de préjudice»

- 23.10.2020
- 24 Heures Lausanne
- Philippe Rodrik

«L'arrêt du Genève-New York ne causera pas de préjudice» Thomas Hurter est conseiller national UDC et président d'Aerosuisse, le lobby du transport aérien helvétique, keystone Philippe Rodrik Transport aérien Le président du lobby de l'aviation suisse, Thomas Hurter, trouve des raisons de garder quelque optimisme. Même pour les usagers de Genève Aéroport! Cette année, Swiss International Air Lines n'aura probablement exploité, en moyenne, que moins de la moitié de ses capacités. Cette inactivité permet certes de réduire les coûts. Mais, évidemment, sans compenser l'effondrement des recettes. La principale compagnie aérienne helvétique consumerait ainsi 1,5 million de francs chaque jour.

Thomas Hurter, conseiller national UDC et président d'Aerosuisse, le lobby du transport aérien helvétique, trouve néanmoins des raisons de garder quelque optimisme. Depuis plusieurs mois, Swiss n'effectue plus son vol direct Genève-New York. Ne craignez-vous pas qu'une telle mesure d'économie ne constitue un gros risque commercial pour la compagnie? Et une grosse perte pour la connexion de la Genève internationale avec le monde? L'arrêt du vol Genève-New York ne causera pas de préjudice. Il reste provisoire. La demande s'avérera en effet décisive pour déterminer quelles destinations seront rétablies après la crise.

Dans le monde entier, des autorités ont en plus pris des dispositions, du type dérogations aux règles sur les créneaux horaires (slot waivers), afin de ne pas perdre des droits d'atterrissage acquis après des vols annulés à cause du coronavirus. La semaine dernière, Swiss nous a annoncé que 13% de ses destinations seraient reprises par d'autres filiales de Lufthansa pendant au moins cinq mois. Est-ce une triste nouvelle? Voire grave? C'est une nouvelle aussi triste que grave. Mais il ne s'agit que d'un ajustement temporaire. Elle démontre que les personnes et les entreprises ne veulent pas, ou ne peuvent pas entreprendre de voyages.

Les règles de sécurité sanitaire se révèlent en effet trop imprévisibles. Cette reprise de vols de Swiss ne peut-elle amener davantage de compétitivité, de prix plus avantageux dans les aéroports suisses? Swiss demeure un des éléments les plus performants au sein du groupe Lufthansa. La Suisse sera en outre à l'avenir, de nouveau, un marché à haut potentiel. De ce fait, Lufthansa n'a aucun intérêt à affaiblir Swiss. Ou alors ce serait une entaille dans sa propre chair.

La suppression prolongée d'une douzaine de destinations de Swiss, sur 88 (21 au départ de Genève et 67 de Zurich), au profit de filiales moins coûteuses de Lufthansa, constitue-t-elle dès lors une décision inéquitable, ou mal calculée de Lufthansa Group? Ni l'un ni l'autre! Swiss reste responsable d'elle-même. Sa direction doit avant tout considérer que seules les routes avec une certaine demande et une rentabilité sont à desservir. Les raisons conduisant à des suppressions de destinations restent en fait les suivantes: absence de la demande et de rendement, impossibilité d'opérer du fait du Covid-19. Le retour à l'état du marché du transport aérien, antérieur à la pandémie de coronavirus, n'est à prévoir qu'en 2024, selon l'IATA (Association internationale du transport aérien). Swiss pourra-t-elle supporter si longtemps, sans dégât ultérieur, l'exploitation de 13% de ses destinations, voire plus, par des filiales moins coûteuses de Lufthansa Group? La compagnie Swiss reste centrale dans la connexion de la Suisse au monde.

En ce sens, par la demande de vols, les personnes et les entreprises déterminent l'offre du transporteur. Face à cette réalité, la principale compagnie aérienne helvétique se trouve déjà confrontée à des concurrents. Et son succès se confirme. Il n'est pourtant plus guère contesté que d'importants dégraissages restent à prévoir chez Swiss. Combien d'emplois seront supprimés? 1000 sur 9500? 1450? Sur deux ans? Sans le moindre licenciement? Actuellement aucun dégraissage n'est prévu.

Depuis près d'un an, la compagnie a introduit un gel des embauches et évité ainsi des licenciements. En fait, dans la crise actuelle, le chômage partiel constitue un important instrument dans la gestion des ressources humaines. À tout cela s'ajoutent diverses mesures, socialement acceptables. Comme des retraites anticipées et des modèles de travail à temps partiel attrayants, incluant des réductions de salaire volontaires. La compagnie devrait ainsi surmonter la crise du coronavirus, sans recourir à des licenciements.

À une condition toutefois: que cette crise ne dure pas une éternité!.