

# **Stéphane Rossini**

## **Conseiller national**

Prise de position – 12 novembre 2001

-

### **Affaire SWISSAIR**

#### **Incohérences, disproportion, priorités politiques**

##### **Questionnements sur le processus de décision**

La dimension émotionnelle entourant l'affaire Swissair et la précipitation caractérisant les principes de son traitement politique a généré un positionnement catégorique des parties en présence. D'un côté, les protagonistes d'un engagement étatique massif composent une alliance politique dominante qui n'est pas sans ambivalence (PSS-PRD-PDC), voire contradictoire à bien des égards. Elle a imposé jusqu'ici une forme de pensée unique, rendue possible par l'absence de dynamique démocratique. De l'autre, les opposants à toute intervention crient au scandale, de manière simpliste et peut-être populiste (UDC), cette position n'est pas sans incohérence non plus. La voie médiane, entre le « tout ou rien » est étouffée.

La pesée des intérêts doit logiquement prendre en considération des éléments quantitatifs, en matière d'emplois, de conditions sociales de licenciement, de conséquences directes et induites pour les secteurs concernés. Il convient cependant d'apprécier avec autant de rigueur d'autres éléments de nature politique, qu'il s'agisse du processus démocratique sous-tendant les décisions et du positionnement des acteurs dans le débat général. Ce sont alors des considérations plus fondamentales qui émergent : légitimité des décisions ; cohérence politique et économique des options retenues ; perspectives à long terme ; équité, égalité de traitement et risques de précédents ; politique des transports ; etc.

En effet, on ne saurait admettre qu'un tel épisode politico-économique produise abruptement, sans débat fondamental, hors de l'urgence et de la précipitation, de nouvelles définitions du rôle de l'Etat, du service public, de l'intérêt général, de priorités dans l'allocation des ressources publiques. Par ailleurs, la répartition des compétences des acteurs institutionnels pose de toute évidence problème. Le positionnement critique doit s'inscrire dans une perspective à plus long terme et non relever de procédures d'exception. Quelques questionnements sont évoqués ci-après.

##### **1. Processus démocratique : bornes dépassées ?**

Le jeu des milliards qui se déroule entre les partenaires économiques, le Conseil fédéral et la délégation des finances, par presse interposée, est démocratiquement fort discutable. Ceux qui, dans ce contexte, prônent le frein aux dépenses, la rigueur budgétaire, accordent des cadeaux fiscaux aux nantis et refusent avec virulence l'impôt sur les gains en capitaux ne craignent pas la contradiction. Les milliards émergent comme par enchantement (de caisses prétendues vides...). Les parlementaires sont en marge des décisions. Doit-on considérer le débat parlementaire à venir comme une mascarade ? Sommes-nous devant un fait accompli, puisque le Conseil fédéral est « juridiquement engagé » ? Ou alors devrions-nous redéfinir la notion des pleins-pouvoirs. Il y a disproportion évidente entre l'esprit de la délégation des compétences et les sommes en jeu dans cette affaire.

## **2. Etat, solidarité, service public**

Le rôle de l'Etat subit une surprenante évolution. Les principes du libéralisme tout-puissant et de la subsidiarité prennent soudainement une nouvelle acception pour la majorité des protagonistes. Lâchant l'Etat social par un discours déterminé depuis le début des années 1990, l'aile droite du PDC et la grande majorité radicale effectuent un revirement étonnant. Les chômeurs, les familles en situation de précarité en raison du poids des cotisations d'assurance-maladie, les retraités pour qui on se refuse de respecter la Constitution... ont eu ces dernières années peu d'influence sur leurs décisions. Par contre, que « l'image de la Suisse et de sa place économique » (qui reste encore à définir !) ou que les conditions du profit s'altèrent et le retournement de veste intervient sans hésitation. La solidarité n'est pas ici la Solidarité au sens de la justice sociale. Elle ressemble fort à une solidarité partisane radicale (entre Conseil fédéral et Conseils d'administrations de l'économie...) ou à une solidarité entre capitaines de l'économie suisse, désormais mis à nu.

L'extension de la notion de service public au transport aérien (compagnies et non infrastructures au sol) est, de mon point de vue, infondée. Le service public renvoie d'abord aux conditions d'accès aux biens fondamentaux, à la réalisation de la justice sociale redistributive, au nom la cohésion sociale et de la stabilité de la Nation. Concrètement, les secteurs concernés sont l'accès au logement, aux biens de première nécessité (dont l'eau, l'électricité, la nourriture), à l'éducation, à la santé, la garantie de la sécurité, des transports de proximité (terrestres), à la communication (poste, télécommunications). En aucun cas les compagnies aériennes ne sont un service public<sup>[1]</sup>... leurs responsables l'admettent par ailleurs et ne recherchent pas à tout prix l'apport de fonds publics dans ce secteur!

Ainsi, la confusion règne. Croire qu'il s'agit d'un revirement de tendance ou du retour de l'étatisme est illusoire et naïf ! Le parti radical fait une exception parce que plusieurs notables qui le composent sont au centre des critiques et des responsabilités ; parce que les profits à réaliser sont entre leurs mains. A la première occasion, il réaffirmera avec détermination son positionnement néolibéral. Et, quelles sont ces premières occasions ? Les révisions (en cours) de l'assurance-maladie, de l'assurance-chômage, de l'AVS, la formation, les paquets fiscaux... La concurrence et ses mécanismes redeviendront la règle. Le retour de balancier est en marche et peut être catastrophique... alors prudence ! N'oublions pas où situent les besoins et attentes d'une population, de plus en plus souvent victime de l'accroissement des fossés entre catégories socio-professionnelles...

## **3. Conditions-cadre, finalités économiques**

Le concept est véhiculé avec véhémence depuis la crise des années nonante par la droite économique et ses intermédiaires politiques. Il sous-tend débats et décisions, visant à dépouiller l'institution étatique de ses moyens d'action. Point de règle, point de surveillance, point d'aide aussi (pour les plus cohérents). Avec l'affaire Swissair, l'Etat devrait-il subitement se réapproprier un rôle prépondérant ? C'est une illusion que de le croire. L'objectif demeure celui de la rentabilité, les conditions-cadre devant favoriser le profit maximum. L'action des banques dans la nouvelle compagnie exprime parfaitement cette situation.

En ce qui concerne l'effondrement du secteur et les pertes d'emplois, l'analyse de la situation n'est pour l'heure pas unanime. D'une part, les experts prédisent une espérance de vie de quelques années seulement à la nouvelle Crossair, en raison d'une réorganisation fondamentale du secteur, à l'échelle planétaire. Malgré les milliards engagés, ce n'est que reporter un problème, alors que des réformes

minimales engagées, ce n'est que reporter un problème, alors que des réformes structurelles sont incontournables (la Suisse restera confrontée à de fortes surcapacités). Financer à hauteur d'un milliard de francs des avions à moitié vides est une aberration. D'autre part, il est évident que certaines activités indispensables trouveront rapidement reprenneur (ce qui est le cas). Et puis, le marché de l'emploi étant asséché, de nombreux emplois perdus devraient pouvoir prendre place dans l'économie. Par conséquent, le contexte dans lequel se déroule le sauvetage envisagé fait de cette initiative une action financièrement disproportionnée.

En ce sens, on s'étonnera que les branches pour lesquelles les transports aériens sont nécessaires ne se soient pas engagées davantage. La confiance au projet élaboré est faible ; la pertinence et la fiabilité économiques suscitent interrogations et doutes. Ces hésitations expriment les limites de la démarche et sa fragilité. Elles expriment aussi le fait que la dimension nationale de la compagnie n'est pas jugée déterminante : l'offre est suffisante, les conditions-cadre ne sont donc pas en péril. L'appréciation d'engagement « à haut risque » formulée par la Deutsche Bank est elle aussi éloquente.

#### **4. Arrogance et illégalité**

Depuis plusieurs années, l'attitude de certains leaders de l'économie suisse à l'égard des institutions politiques est animée de mépris et de dénigrement. La prévalence des intérêts particuliers sur le bien commun a marginalisé le débat sur la responsabilité sociale des entreprises. Le court terme l'emporte. Et puis, à l'idéologie du dépouillement de l'Etat s'ajoute une arrogance sans borne. Celle-ci prend une dimension particulière, dès lors que l'on postule la violation pure et simple de la loi (article 333 CO sur le transfert des rapports de travail à l'acquéreur). Il est manifestement irresponsable et intolérable d'ignorer un plan social, d'évacuer les règles de reprise d'entreprises ou de détourner les fonds destinés au paiement des préretraites. Comment négocier avec de tels partenaires ? La justice devra s'en saisir. En aucun cas, l'autorité politique ne saurait tolérer, encore moins cautionner, pareilles attitudes.

#### **5. Nationalisme mal placé**

La récupération nationaliste de l'affaire Swissair laisse songeur et n'est pas crédible. La majorité bourgeoise ne peut vouloir simultanément globaliser, flexibiliser, déréguler ou déréglementer et soudainement agir au nom de l'image du pays par une intervention financière étatique massive. Les enjeux sont ailleurs, ils relèvent de logiques de pouvoir, économique d'abord. Ne nous laissons pas bernier, les responsables politico-économiques du désastre tentent d'attirer notre attention ailleurs ! L'avenir de la Suisse et de son économie est au cœur d'ensembles plus vastes. En accédant à l'Union européenne, nous aurions peut-être sauvé Swissair il y a quelques années déjà !

#### **6. Politique des transports**

Aux niveaux international et national, il urge de s'engager pour le renforcement de politiques cohérentes des transports. Les aberrations, contradictions et conséquences nuisibles pour la population sont innombrables et concernent tant le trafic routier qu'aérien. Pensons simplement au rapport entre les coûts des transports aériens et leur impact négatif sur l'environnement. Les incitations à la mobilité (touristique, par exemple) ne sont pas compensées par des coûts proportionnels. Les transports de marchandises à des seules fins de diminution des coûts de production sont un non-sens. Il faut un revirement de tendance.

Plus spécifiquement, dans le cas Swissair, la question de la structure finale de la future compagnie aérienne doit être posée. Sa forme est encore aléatoire, sa viabilité loin d'être garantie. Quelle sera la meilleure stratégie par rapport au nombre de lignes viables ? Peut-on concevoir des investissements importants pour trois à cinq ans seulement ?

## **7. Inégalités de traitement et précédents**

Premièrement, la Confédération se doit d'agir avec la plus grande prudence, dans un souci d'équité et d'égalité de traitement : des entreprises, des citoyen(ne)s, des régions de ce pays. L'accès aux prestations publiques (directes de l'Etat ou par les assurances sociales) ne peut se faire au coup par coup, ou au gré de mesures d'exceptions. Deuxièmement, il est parfaitement inconcevable que la Confédération puisse admettre une violation du code des obligations (reprise des obligations pour la nouvelle compagnie). Les banques se doivent d'assumer cette situation. Le respect des législations est une condition incontournable, sans laquelle aucune discussion n'est admissible. Quant au complément apporté par la Confédération aux salaires des licenciés (différence entre le 70 ou 80% LACI et le 100% avant licenciement), il ouvre une brèche... Les chômeurs dans cette même situation au cours des années nonante apprécieront !

Ayons par ailleurs conscience que la population n'est pas dupe et ne comprend pas. Avec l'affaire Swissair, on sépare les bonnes et mauvaises faillites ; les bons et mauvais chômeurs ; les applications nécessaires ou « au choix » de la loi ; les bonnes et les mauvaises régions du pays ; etc. Cela n'est pas sain et génère des précédents et des mécontentements. La Confédération est au contraire le garant de la cohésion sociale et non l'acteur de nouveaux fossés.

### **Pour conclure provisoirement**

L'engagement de tels moyens financiers, qui plus est à fonds perdus, dans le « sauvetage » de Swissair n'est pas cohérent. La redéfinition du champ de l'action étatique entreprise à la hâte et sans réflexion fondamentale ni débat démocratique n'est pas crédible. Certains prétendus « capitaines » de l'économie suisse, qui ont tué Swissair, s'acharnent depuis de longues années à dépouiller l'Etat de sa substance. Ils n'ont qu'un respect mitigé des règles démocratiques, et peu d'attention envers leurs concitoyens. Le profit est non seulement un but, mais devient pour eux également un moyen de pouvoir. Ils contribuent à développer une société à deux vitesses et ne méritent pas qu'on leur attribue par centaines de millions de francs des deniers publics, légitimant leurs actions et créant des précédents. De plus, des questions de fond sont sans réponse s'agissant de la pertinence économique des mesures proposées.

Par conséquent :

1. La justice devra statuer sur les **responsabilités** de l'affaire Swissair.
2. Le **processus démocratique** ayant fonctionné dans cette affaire est disproportionné et politiquement **inacceptable**.
3. Il incombe à la Confédération d'agir dans le respect de **l'égalité de traitement** des citoyens, entreprises et régions de ce pays.
4. Le transport aérien n'a pas à être considéré comme un service public ; les conditions-cadre de l'économie ne sont pas mises en péril ; les milieux

économiques rechignent à s'engager dans la nouvelle compagnie. Ainsi, **l'Etat n'a pas à procéder à des dépenses à fonds perdus**, exceptés les 450 millions alloués en octobre.

5. A condition que la rentabilité de la nouvelle compagnie aérienne soit démontrée à long terme et que le Code des obligations soit respecté en ce qui concerne le plan social, la Confédération devrait participer au **capital de la nouvelle société**, à hauteur de 600 millions de francs au maximum, dans le seul de contribuer au processus de contrôle d'un secteur économique important et de participer à la définition d'une politique cohérente des transports (donc non seulement une aide liée au seul lancement de la compagnie).
6. Une étatisation est par contre une inopportune. Les **priorités d'allocation des ressources publiques** sont ailleurs : accès aux biens de première nécessité, à savoir, le logement, l'eau, l'électricité, les télécommunications, les transports publics terrestres, l'éducation et la formation, la santé et la prévoyance sociale.

Stéphane Rossini, Nendaz, le 12 novembre 2001

[1] Comme l'a écrit l'économiste Jean-Pierre Ghelfi, « la grande découverte serait que l'aviation est un service public au même titre que les chemins de fer ou les routes (...) encore faudrait-il que le Peuple en décide ainsi...». Pourquoi diverger du principe édicté par l'Union européenne (à laquelle nous entendons adhérer), selon lequel les Etats n'ont pas à subventionner les compagnies d'aviation ?

[Retour](#)