

**Ständerat - Novembersession 2001 - Erste Sitzung - 17.11.01-08h00**

**Conseil des Etats - Session de novembre 2001 - Première séance - 17.11.01-08h00**

affaire suivante 01.067

## **Redimensionierungskonzept**

**für die nationale Zivilluftfahrt.**

## **Finanzierung**

**Programme de redimensionnement**

**de l'aviation civile.**

## **Financement**

*Zweitrat - Deuxième Conseil*

[Botschaft des Bundesrates 07.11.01 \(BBI 2001 6439\)](#)

[Message du Conseil fédéral 07.11.01 \(FF 2001 6087\)](#)

[Nationalrat/Conseil national 16.11.01 \(Erstrat - Premier Conseil\)](#)

[Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01 \(Zweitrat - Deuxième Conseil\)](#)

[Text des Erlasses \(BBI 2002 410\)](#)

[Texte de l'acte législatif \(FF 2002 399\)](#)

**Marty** Dick (R, TI): On peut se demander quelle est la signification et l'utilité de ce débat, alors que nous savons pertinemment tous que l'on va dire oui. M. Stähelin, avec un certain style et un sens du marketing politique, nous invite gentiment à ne pas intervenir. Je ne suis pas d'accord, parce que je crois que ce débat est juste. Nous avons non seulement le droit, mais l'obligation d'exprimer la sensibilité, les préoccupations de la population que nous représentons ici. Cette sensibilité, ces préoccupations ne peuvent être exprimées uniquement par les manchettes des journaux. Nous représentons le peuple, nous avons été élus et, face à une affaire comme celle qui a bouleversé notre pays ces derniers mois, nous avons non seulement le droit, mais l'obligation aujourd'hui de nous exprimer, même si cela va coûter des répétitions, ce qui à la fin peut être ennuyeux, mais je crois que c'est

nécessaire.

J'ai dit que l'on ne peut que voter oui. En fait, on a deux solutions: oui ou non. Mais si on vote non, on doit être sûr que ce sera le oui qui l'emportera. Je crois que personne n'est prêt à voter non, sachant qu'avec son vote, il va provoquer la victoire du non. Alors, il y a ceux qui ont choisi de voter non pour pouvoir dire demain: "Je vous l'avais dit!" Moi, je vote oui, bien qu'avec perplexité, parce que je suis convaincu que si nous assumons de très gros risques, nous assumons aussi une chance.

Je dis oui parce que je suis persuadé que notre pays a besoin d'une compagnie aérienne, ce qui signifie qu'il a besoin d'un aéroport intercontinental. Je dis oui parce que cette compagnie et ce "hub" intercontinental sont nécessaires pour le pays d'exportations, pour la place financière, pour le pays de tourisme que nous sommes. Je suis parfaitement conscient que cette nouvelle compagnie aura besoin, déjà dans les semaines prochaines, d'une alliance avec d'autres compagnies mondiales importantes. Et je dis oui, même si je

*AB 2001 S 729 / BO 2001 E 729* suis conscient qu'à terme nous n'aurons probablement plus qu'une ou deux compagnies européennes. Mais il est important que nous puissions demain entrer dans cette compagnie européenne avec un apport; on aura au moins un mot à dire.

Pour moi, le vote et la discussion d'aujourd'hui sont la démonstration que la classe politique veut regarder en avant, veut assumer un risque et croire dans cette chance, ce qui ne signifie nullement qu'on est prêt à oublier ce qui s'est passé. Je crois en effet, et presque tout le monde l'a dit, que nous devons analyser d'une façon absolument impitoyable ce qui s'est passé. J'aimerais tout de suite dire que le fait qu'il y ait un conseil d'administration, qu'il y ait une direction qui se sont trompés de stratégie n'est, à mon avis, pas une faute. Je crois qu'on a le droit de se tromper. Dans toute activité, la possibilité de se tromper est implicite. Ce qui est inacceptable, c'est la façon dont a été gérée la crise. Il y a eu une somme d'incapacités, d'incompétences, mais aussi de cynisme qui ont abouti au fameux "grounding", et pas n'importe lequel parce qu'il était chaotique et qu'il a créé un dommage dont on n'a pas encore mesuré toute l'ampleur. A propos de ce "grounding", on a dit qu'on ne sait pas encore comment ça s'est passé, mais il y a suffisamment d'éléments pour penser que d'aucuns ont spéculé sur ce "grounding". Ils ont accepté l'éventualité de ce "grounding"! Et c'est ma déformation professionnelle qui ressort maintenant pour affirmer que d'aucuns ont agi avec dol éventuel.

Ce "grounding" est un acte criminel parce que cela porte un dommage incalculable à l'image et à la crédibilité de notre pays. Si, déjà, j'ai cette déformation professionnelle que d'aucuns me reprochent plus ou moins gentiment, je persiste et je pose une question précise: je veux, comme citoyen de ce pays, savoir pourquoi Swissair, ces derniers mois, a restitué 1 milliard de francs aux banques? Pourquoi Swissair, alors qu'on était déjà en état de crise, a restitué 1 milliard de francs?

Cette question, nous avons le droit de la poser, parce qu'à la suite de ce désastre nous engageons aujourd'hui 2 milliards de deniers publics.

Je partage aussi l'avis de ceux qui disent que l'analyse devra aussi porter sur la façon dont les institutions ont réagi. J'aimerais ajouter une réflexion, sans ouvrir le débat, sur notre manière d'affronter la crise. Je dois vous dire franchement, sans perdre aucune estime pour nos très distingués collègues de la Délégation des finances, que j'ai de la peine à accepter qu'on puisse dire que le Parlement a approuvé la décision et a participé à la décision du Conseil fédéral à travers la Délégation des finances. Je suis, moi, pour une définition plus claire, pour un partage plus net des responsabilités. Que l'on dise clairement que, dans une situation de crise, c'est au gouvernement, et au gouvernement seul, de prendre sa responsabilité. Il répondra ensuite au Parlement de la gestion de la crise qu'il a faite. Mais vouloir impliquer le Parlement à travers la petite Délégation des finances ne me paraît pas être une solution correcte. C'est une façon de diluer la responsabilité qui ne profite ni au Conseil fédéral ni au Parlement.

J'affiche mes intérêts même à la boutonnière et permettez-moi de vous donner simplement quelques éléments relatifs au tourisme. Nous avons dit pourquoi une compagnie aérienne est importante pour ce pays, vous savez l'importance du tourisme dans ce pays. Ce ne sont pas seulement 300 000 places de travail, ce n'est pas seulement l'intérêt des hôteliers, c'est une masse d'argent qui vient de l'extérieur et qui profite à tous les rouages de l'économie. Alors, quelques données qui sont souvent systématiquement ignorées doivent être relevées.

Sachez que le 38 pour cent des hôtes étrangers viennent en Suisse par avion, que les hôtes d'outre-mer sont en moyenne, pendant toute l'année, le 15 pour cent. Pendant la saison d'été, le 20 pour cent des nuitées, ce sont des hôtes d'outre-mer, donc qui se déplacent à travers des aéroports intercontinentaux.

A part le désastre de Swissair, nous avons eu aussi le désastre du 11 septembre. Alors, pour vous donner une dimension des problèmes qui se posent aujourd'hui, sachez seulement qu'en l'an 2000 - je parle maintenant seulement de touristes américains -, nous avons eu 389 000 nuitées seulement à Zurich, 284 000 à Lucerne, 208 000 à Genève, 132 000 à Zermatt, et je pourrais continuer la liste jusqu'à Grindelwald; des centaines et des centaines de milliers de nuitées d'Américains qui se déplacent tous en avion et qui, tout à coup, dans une proportion entre le 30 et le 50 pour cent, ne volent plus et n'atteignent plus la Suisse.

Une autre donnée qui me paraît importante, c'est de savoir quel est l'apport de ces touristes étrangers. On entend souvent: "Mais si les touristes étrangers ne viennent plus en Suisse, il suffit que les Suisses restent en Suisse." Alors, sachez qu'un touriste japonais dépense 450 francs par jour, les autres Asiatiques 400 francs, les Indiens 350 francs, les Américains 330 francs et les Suisses 120 francs. En termes très brutaux de statistique, on devrait dire qu'on a besoin de 3,75 Suisses pour faire un Japonais! (*Hilarité*)

A propos du trafic aérien, après le 11 septembre, au niveau des liaisons aériennes, nous avons cette situation: les vols directs du Japon ont été réduits de 14 à 5 vols par semaine; nous avons trois vols par semaine en moins de Hongkong; nous n'avons plus de liaison directe avec la Malaisie, avec Taïwan et avec Shanghai. C'étaient les meilleurs touristes qui venaient de ces pays.

Nous avons 1600 places en moins par jour depuis les Etats-Unis vers la Suisse. Ceci pour vous dire l'importance et la signification du trafic aérien et donc la nécessité de pouvoir compter encore sur un "hub" en Suisse. Pour pouvoir compter sur un "hub" en Suisse, nous devons nécessairement avoir une compagnie aérienne.

Nous avons eu en très peu de temps le "grounding" chaotique de Swissair, la tragédie de Zoug, le désastre du Gothard. On s'est demandé alors pourquoi les touristes étrangers qui viennent en Suisse sont disposés à payer bien plus cher que dans d'autres pays analogues comme la France, l'Italie et l'Espagne. Eh bien, toutes les enquêtes que nous avons faites disent que les touristes étrangers choisissent la Suisse parce qu'il y a une certaine qualité, ou une qualité certaine, des services, mais surtout parce que c'est un pays sûr, efficace, où les services sont efficaces. Ces trois faits que j'ai rappelés ont porté une atteinte gravissime à cette image, et nous aurons besoin de beaucoup de temps et d'engagement pour corriger cette image.

Nous investissons aujourd'hui 2 milliards de francs dans la nouvelle compagnie d'aviation - soit dit en passant, on l'oublie complètement maintenant, on s'apprête à investir un milliard de francs dans l'Expo.02 -, encore faudra-t-il remplir les avions, encore faudra-t-il attirer les visiteurs à l'Expo.02.

Je n'oublie pas que je m'exprime comme représentant d'une région lointaine, séparée du reste de la Suisse par une très haute chaîne montagneuse, un pays qui aujourd'hui, quasiment dans l'indifférence générale, est presque - je dis bien "presque" - entièrement coupé du reste du pays, relié plus que par une ligne du chemin de fer du XIXe siècle. Je vous assure que les déplacements deviennent très laborieux. Eh bien, j'aimerais vous dire que cette région lointaine, éloignée aussi bien de Kloten que de Cointrin, a accepté tout de suite, spontanément et de coeur de participer à l'effort financier qui a été demandé. Sur la base d'un calcul, le Tessin va verser, cash, 1,8 million de francs. D'autres cantons beaucoup plus proches estiment ne pas devoir participer, c'est leur problème. Nous estimons que nous sommes appelés à faire un geste de solidarité; nous le faisons volontiers. L'argent de la périphérie va vers le centre le plus riche de la Suisse, ce sont les aléas de l'histoire.

J'aimerais rappeler, M. Escher l'a fait pour le Valais, que nous avons un aéroport intercontinental à 40 minutes de voiture de chez nous; M. Paupe a rappelé la crise de l'horlogerie et du textile. J'ai vécu au gouvernement cantonal, en tant que responsable du Département des finances et de l'économie, la crise Von Roll/Monteforno, qui a été un véritable tremblement de terre pour notre canton, un

traumatisme certainement comparable à ce que Kloten peut être à Zurich. A ce moment-là, ici à Berne, on nous a joué sur tous les violons l'air des vertus du marché, de la "Ordnungspolitik";

*AB 2001 S 730 / BO 2001 E 730* on m'a mis la main sur l'épaule pour me dire: "Le marché va mettre tout en ordre, il faut être patient."

Je ne partageais pas cette opinion alors et je ne la partage pas aujourd'hui encore. C'est aussi pour cette raison que je vote oui aujourd'hui.

Mais j'aimerais conclure en pensant au personnel de Swissair. Vous êtes tous montés dans ces avions et je prétends, moi, que ce personnel, ces hommes et ces femmes, ont été nos meilleurs ambassadeurs de la Suisse à l'étranger. Ils ont été les ambassadeurs de notre culture d'accueil, ils ont été ambassadeurs d'un pays efficace et cordial, accueillant. Ils ont payé d'une façon très amère la faute des autres. Je sais que ce n'est pas à la nouvelle compagnie de faire les frais du plan social, mais il serait choquant qu'aujourd'hui, on engage 2 milliards de francs pour la nouvelle compagnie et que l'on oublie le personnel de Swissair.