

## LE TEMPS

GRANDE INTERVIEW ABONNÉ

### Jean-Marc Thévenaz, directeur d'EasyJet Suisse: «Nous prévoyons un été 2022 proche de celui de 2019»

Le patron helvétique de la compagnie aérienne revient sur ces deux dernières années historiques. EasyJet a notamment dû déplacer du personnel de Bâle à Genève et réagir au quart de tour au gré des mesures sanitaires. Il évoque le futur de l'aviation



Jean-Marc Thévenaz, directeur d'EasyJet Switzerland. (Aéroport de Genève. 28.1.2022. Eddy Mottaz/Le Temps) — © Eddy Mottaz



Raphaël Jotterand



Richard Etienne

Publié vendredi 4 février 2022 à 17:15  
Modifié vendredi 4 février 2022 à 21:37

Aux manettes d'EasyJet Suisse depuis près de vingt-trois ans, Jean-Marc Thévenaz a accordé un entretien au *Temps*. Il raconte comment la compagnie orange a traversé la crise sanitaire. A quel point ses marges ont fondu, alors que le groupe a transporté 3,8 millions de passagers l'an dernier contre près de 16 millions en 2019, l'année record de référence. Le patron explique les mesures qui ont dû être prises, en un temps record, sans licenciement et sans soutien de la Confédération autre que le chômage partiel.

Il anticipe désormais des hausses importantes en termes de trafic. Tant et si bien que l'été 2022 devrait être proche de celui de 2019. Le groupe EasyJet, maison mère d'EasyJet Suisse, a d'ailleurs lancé cette semaine une campagne de recrutement de 1000 pilotes pour les cinq prochaines années.

#### **Le Temps: Quel a été l'impact de la crise sanitaire pour EasyJet Switzerland?**

**Jean-Marc Thévenaz:** Il faut rembobiner le film depuis le départ et voir comment la situation s'est développée au fil des mois. Au tout début, avant les premiers signes d'une maladie, en février 2020, les opérations étaient excellentes. On se dirigeait vers la meilleure année de l'histoire d'EasyJet. Puis on a commencé à voir cette maladie arriver. Personne n'avait imaginé son impact. On a tous été incroyables.

#### **Quelles ont été vos premières réactions?**

Les premières mesures ont été sanitaires. Nous avons procédé à une analyse au niveau des avions et nous avons vu qu'il n'y avait pas de problème. La ventilation est très performante. Il y a des filtres à bord qui éliminent 99,7% des particules et qui recyclent l'air en trois minutes dans un mouvement rotatif. Ce sont les mêmes filtres que dans les salles d'opération.

#### **On risque moins d'attraper le covid dans un avion rempli que dans un train à moitié vide?**

Oui.

#### **Sur quelles études vous appuyez-vous pour affirmer cela?**

Une *étude d'Airbus* [le constructeur fournit EasyJet en avions, ndr] a eu des résultats très probants. Elle a démontré que la qualité et la filtration de l'air dans un aéronef sont meilleures que dans les autres transports, comme les bus et les trains. L'air que l'on respire dans un avion passe à travers les moteurs donc il faut le filtrer pour avoir un air pur.

#### **Ces résultats ne sont pas surprenants venant d'Airbus...**

Il y avait déjà avant la pandémie une attention vis-à-vis de l'injection de fumée dans les avions. D'autres études sont arrivées à des résultats similaires à celle d'Airbus. Le parlement néerlandais a demandé une étude indépendante qui a montré qu'il y avait peu de cas de contamination à bord, notamment dans les équipages.

Jean-Marc Thévenaz, directeur d'EasyJet Switzerland. Aéroport de Genève, le 28 janvier 2022.  
— © Eddy Mottaz/Le Temps

### **Et donc, on arrive en mars 2020.**

Les pays ont fermé leurs frontières le 24 mars 2020. Tous les avions d'EasyJet Suisse sont au sol et une semaine plus tard la flotte du groupe fait de même. C'est un nouveau monde qui s'ouvre. C'était un apprentissage rapide, on a mis en place beaucoup de processus en très peu de temps.

**Lire aussi:** [Johan Lundgren, patron d'EasyJet: «La reprise de nos activités est importante et inégale»](#)

### **Quels processus?**

Par exemple, trouver rapidement des solutions pour parquer nos 340 avions, en sachant qu'ils nécessiteront une maintenance particulière durant leur immobilisation. Il faut gérer le personnel, trouver des accords avec les syndicats. En Suisse et dans les autres pays, des contacts avec les autorités ont très vite été mis en place pour l'obtention du chômage partiel (RHT). Il fallait immédiatement limiter nos dépenses au maximum.

### **Quels étaient-ils?**

Les coûts opérationnels s'arrêtent mais les coûts fixes demeurent. On ne paie plus pour les carburants, les taxes et les redevances aéroportuaires, mais il y a le personnel, les infrastructures, les assurances, les avions et plus aucune entrée d'argent.

### **Swiss a obtenu de l'aide du gouvernement mais pas EasyJet. Pouvez-vous nous raconter ce qui s'est passé?**

EasyJet a été considérée comme une compagnie systémique et donc intégrée aux discussions avec le Conseil fédéral. La Confédération s'était fixée trente jours pour définir les compagnies susceptibles de bénéficier d'un prêt. Il y avait Swiss, sa filiale Edelweiss et nous. La Confédération a jugé que nous n'étions pas éligibles pour un prêt cautionné par elle car nous n'avions pas un besoin immédiat de liquidités. Swiss a obtenu un prêt de 1,2 milliard de francs et Edelweiss 300 millions.

### **Vous n'avez pas reçu de prêt, semble-t-il, car vous aviez mieux géré vos finances. N'était-ce pas frustrant?**

Oui et non. Nous n'avions effectivement pas besoin d'un tel prêt à très court terme, néanmoins cela nous aurait permis d'obtenir une garantie bienvenue pour l'avenir. On est en avril 2020, dans un contexte où l'on ne sait pas ce qui va se passer. Mais le plus important pour nous était de nous assurer qu'il n'y avait pas de distorsion de concurrence sur le marché, et donc d'injustice. On a reçu cette confirmation de la part de la Confédération et des banques. Nous nous sommes alors concentrés sur d'autres moyens pour obtenir des fonds et nous ne sommes pas retournés auprès de la Confédération.

**Lire également:** [Jean-Claude Cailliez, l'historien de l'aéronautique genevoise](#)

#### **Quel a été l'impact global de cette crise, financièrement?**

En 2020, EasyJet a enregistré 835 millions de livres de pertes et en 2021, 1,1 milliard. Cela fait presque deux milliards de livres [environ 2,5 milliards de francs, ndlr] de pertes dues au covid. Les chiffres pour EasyJet Suisse ne sont pas publiés. Pour générer les liquidités dont nous avons besoin, nous avons fait des emprunts, vendu des avions pour les reprendre en leasing et élargi notre capital.

#### **Quelles mesures avez-vous prises pour le personnel?**

Nous avons dû [redimensionner notre flotte](#). En Suisse, nous avons pris la décision de retirer deux avions à Bâle (12 avions étaient basés à Bâle et 15 à Genève) en mai 2020. Ce sont 70 postes de travail qui ont ainsi été mis à risque. Nous avons négocié avec les syndicats sur l'établissement d'un plan social permettant de sauver les postes grâce à la mise en place de contrats à temps partiel volontaire, ainsi qu'à un certain nombre de transferts entre Bâle et Genève.

#### **Quels ont été les taux de RHT au pic de la crise et quels sont-ils aujourd'hui?**

Durant le *grounding*, on était à 100% de RHT, sauf le management. Une autre complexité à gérer car quand le personnel navigant ne vole plus, il perd ses qualifications. Pour maintenir les licences des pilotes, nous utilisons des simulateurs de vols en Angleterre et en Italie, mais les frontières étaient fermées. Nous avons obtenu des exemptions pour que notre personnel puisse se rendre dans nos centres d'entraînement afin de maintenir leur licence. Il est important de noter, que c'est grâce aux RHT que nous avons pu maintenir les emplois en Suisse.

#### **Quelles ont été les principales mesures au niveau du groupe?**

Nous avons fermé trois bases en Angleterre (Stansted, Southend, Newcastle), sans doute définitivement, et fortement réduit notre présence à Berlin. EasyJet a licencié 2000 personnes dans le sillage de ces décisions, mais [pas en Suisse](#). Nous comptons à ce jour 13 000 salariés à travers notre réseau.

#### **Pour la prochaine pandémie, souhaiteriez-vous qu'il y ait une meilleure coordination entre les Etats, et une homogénéisation des mesures?**

Ça c'est clair. Nous sommes intervenus à maintes reprises auprès du Conseil fédéral pour faire en sorte que les mesures soient unifiées avec nos voisins européens. Nous avons également mis en ligne les informations concernant les restrictions en vigueur sur notre site pour que nos clients puissent obtenir les informations en fonction des pays. L'UE s'est au moins entendue pour garder les frontières les plus ouvertes possibles, ce qui n'était pas le cas de l'Angleterre, ce qui nous a pénalisés car c'est un marché important pour nous. Les certificats covid, mis en place rapidement dès le départ, ont bien fonctionné mais le fait que de nombreuses mesures différentes aient été ajoutées (tests, quarantaine, etc.) a fait perdre les bienfaits de cette harmonisation. Si les taux d'infection sont similaires partout, mettre des restrictions au voyage n'a aucun sens. A posteriori, on voit que de nombreuses mesures nous ont pénalisés et n'ont servi à rien. On veut un cadre plus solide et flexible.

**Sur le même sujet:** [L'aéroport de Genève reçoit un prêt de 200 millions](#)

Jean-Marc Thévenaz, directeur d'EasyJet Switzerland. Aéroport de Genève, 28.1.2022.  
— © Eddy Mottaz/Le Temps

### **A quel point avez-vous dû changer vos vols en fonction des mesures?**

C'était compliqué car les informations sont venues souvent très tardivement, quelquefois nous avons appris une heure ou deux avant leur mise en application voire au moment où des passagers embarquaient. J'ai eu un appel un samedi à 17h de l'Office de l'aviation civile pour m'informer des restrictions qui seraient mises en place à 18h. Les vols étaient en train de se remplir. Les Pays-Bas ont fermé la porte aux vols anglais en quelques heures, le Maroc a fermé son espace aérien en quelques heures.

### **Combien de passagers en moins avez-vous accueillis en 2021 par rapport à 2019?**

En Suisse, on était à 3,84 millions de passagers en 2021 et près de 16 millions en 2019.

### **Et qu'attendez-vous pour 2022?**

De janvier à mars, nous serons à 67% de nos capacités par rapport à 2019 avec l'intention de monter au niveau équivalent de 2019 au dernier trimestre. Pour la Suisse, la fin des RHT va se corréliser exactement avec la reprise, un heureux hasard. En avril, avec les congés de Pâques, on espère être à plus de 90% de productivité pour notre personnel et nous prévoyons un été 2022 proche de celui de 2019. Nous avons donc relancé notre programme afin de former et de recruter 1000 nouveaux pilotes qui rejoindront la compagnie à partir de 2024, une fois qualifiés, pour soutenir les futures opportunités de croissance.

### **Est-ce qu'EasyJet pourrait encore se développer dans le tourisme d'hiver en allant atterrir à Sion?**

Ça fait longtemps qu'on nous parle de Sion. Mais cet aéroport a une situation géographique particulière qui implique des restrictions opérationnelles, même avec la technologie actuelle. De plus, il n'est pas situé idéalement alors que Genève est la *Gateway* des Alpes, autant pour les stations suisses que françaises. Genève a tiré une carte extraordinaire et toute la logistique au sol s'est développée. Vous pouvez vous rendre dans n'importe quelle région par le biais d'un moyen de transport comme le car ou le train.

### **Ne craignez-vous pas que la pandémie fasse définitivement partir des passagers, éveillés par l'urgence climatique?**

Nous avons vu que la demande revient très vite, lorsque les restrictions de voyage disparaissent. Malgré la crise, nous avons maintenu nos mesures de compensation carbone mises en place quelques mois avant la pandémie [en novembre 2019, ndlr]. Nous compensons entièrement nos émissions de CO<sub>2</sub> et prenons toutes les mesures pour réduire notre empreinte carbone. Nous renouvelons constamment notre flotte. Aujourd'hui, pour réduire les émissions dans l'aviation, il faut renouveler sa flotte, compenser ses émissions et travailler sur la décarbonisation complète de l'industrie grâce à la recherche et l'innovation.

**L'opinion de Jean-Marc Thévenaz:** [La taxe carbone sur les billets d'avion: une fausse bonne idée](#)

#### **A quoi ressemblera l'avion du futur?**

Il y a différentes pistes. Est-ce que ce sera de l'hydrogène ou de l'électrique? C'est tôt pour le dire. Airbus a mis la priorité sur une motorisation à base d'hydrogène. Certains petits avions peuvent déjà transporter une dizaine de passagers en volant à [l'électrique](#). Le but est d'avoir en 2035 un avion complètement décarboné. D'autres voies sont envisagées comme celle des carburants durables même si pour le moment il n'y en a pas assez et que ça coûte très cher. Sur la forme, Airbus planche sur des ailes volantes qui seraient plus efficaces dans l'air. Elles risquent toutefois d'être confrontées à de sérieux problèmes de parking dans les aéroports qui ne sont pas adaptés à accueillir des avions de cette envergure.

#### **Que ce soit des avions à base d'hydrogène ou de carburant durable, faudra-t-il payer plus cher?**

Il y a le coût du développement, mais après, avec la commercialisation, pas forcément. C'est comme pour les voitures électriques: les premières coûtent cher, puis le volume de masse fait son effet et les prix diminuent. Aujourd'hui, le problème c'est que le carburant durable est complètement artisanal, alors que nous avons besoin de millions de litres et que la quantité ne suit pas. Les gouvernements doivent se mettre ensemble pour avancer dans la bonne direction et entreprendre des discussions avec les partenaires privés.

### **Questionnaire de Proust**

#### **Est-ce que l'orange est votre couleur préférée?**

Cela dépend pour quel usage. Mais dans les airs, cela me plaît bien.

#### **Quel a été votre souvenir le plus marquant en tant que pilote?**

Voler au-dessus des contrées sauvages de Gaspésie en opération avec les patrouilles de lutte contre les incendies. Une expérience de vol unique et passionnante.

#### **Votre plat préféré?**

Saltimboca alla romana

#### **Votre plus grand exploit?**

Avoir réussi à positionner EasyJet Switzerland numéro 1 à Genève et à Bâle alors que tout le monde nous prédisait un échec cuisant.

#### **Votre plus grand regret?**

Je profite à fond des moments présents et adore préparer des projets d'avenir. C'est beaucoup plus excitant et motivant que d'avoir des regrets sur le passé.

#### **Votre marque de fabrique?**

Ne jamais se décourager et toujours forcer son destin. La chance peut faciliter les choses, mais il faut savoir la provoquer.

#### **Votre sport préféré?**

Dans ma jeunesse, j'ai pratiqué l'athlétisme et suis devenu vice-champion suisse sur 4x100 m (senior) et 200 m (junior). Aujourd'hui, je pratique le ski et le badminton pour mon plaisir, mais je reste un spectateur passionné, tous sports confondus.

#### **Votre péché mignon?**

Les glaces, j'adore trop ça...

### **Profil**

#### **1957**

Naissance à Genève.

#### **1980**

Obtient ses licences de pilote professionnel (Ottawa, Canada). Devient instructeur et opère comme pilote au sein des patrouilles de lutte contre les incendies du gouvernement du Québec.

#### **1983**

Rejoint Crossair en tant que pilote de ligne.

#### **1989**

Devient vice-président et chef des opérations de vol chez TEA Basel.

Opère en tant que commandant de bord sur Boeing B737.

**1991**

Participe au rachat (MBO) de la compagnie TEA (Suisse) lors de la faillite de la maison mère (TEA Belgique) plombée par la crise du Golfe. TEA Basel devient alors TEA Switzerland.

**1998**

Deviens directeur général de la compagnie lorsque EasyJet rachète cette dernière. La compagnie change de nom et devient EasyJet Switzerland en 1999, première compagnie aérienne low cost suisse.

Il dirige cette compagnie depuis cette date et opère également en tant que commandant de bord sur Airbus A320.