

INTERVIEW EN CAS DE FERMETURE DE LA BASE AÉRIENNE, CENT POSTES DE TRAVAIL ET QUARANTE PLACES D'APPRENTISSAGE SERONT RAYÉS DE LA CARTE.

DAVID VAQUIN

« Les politiques s'intéressent plus aux terrains qu'aux places de travail »

D'un côté, des politiciens qui se répandent sur les réseaux sociaux avant de s'envoyer des amabilités. De l'autre, la grande muette qui fait honneur à son surnom. Au milieu, une centaine de travailleurs et quarante apprentis qui ne savent pas de quoi leur avenir sera fait si ce n'est qu'il risque de se décliner du côté de Payerne. A deux heures de route de leur domicile. Perdus dans ce tourbillon d'informations, tentant de s'accrocher à un mince espoir, les employés de la base aérienne naviguent à vue. L'un d'eux, Christian Bader, mécanicien depuis quarante années, a accepté de nous raconter la situation de l'intérieur.

.....

Et continuer votre métier mais dans le civil. L'arrivée de Tag Aviation sur l'aéroport de

Sion ne pourrait pas permettre des synergies?

Nous avons reçu une formation interne à l'armée qui n'est pas reconnue dans le privé. Il nous est impossible d'aller ailleurs. Nous sommes prisonniers de l'armée. Une licence de mécanicien privée est composée de 18 modules pour une durée de trois ans. Cette formation coûte cher et il y a des limites d'âge.

.....

L'armée ne pourrait-elle pas trouver des solutions pour développer d'autres pôles de

compétence par exemple dans les hélicoptères comme l'avait mentionné Marcel Maurer?

Depuis que nous avons perdu l'entretien des Hawk entre 1995 et 1999, toutes les places liées à la réparation des pièces de rechange, ce que nous appelions à l'époque l'échelon 3, ont été transférées en Suisse alémanique. Ils ont ramassé tout le joli boulot. Les ateliers sont partis en entier à Interlaken. Buochs est devenu un centre de compétence pour les câbles d'arrêt et les réacteurs. Lodrino gère les turbines et certains réacteurs, Interlaken a récupéré la réparation des pièces de rechange et de la révision des sièges éjectables. Toutes ces bases ont conservé les places à haute valeur ajoutées, en revanche elles n'ont plus de nuisances sonores. Et nous? Plus rien du tout, mais le bruit continuera puisque la plus grande partie de l'espace d'entraînement des jets se situe sur le Valais.

.....

Il n'y a donc plus aucun espoir?

La branche civile de Ruag envisage de venir à Sion pour l'entretien des hélicoptères de marque Sikorsky. Cela pourrait être un début de piste qui offrirait des possibilités. Sinon, nous savons que des politiciens se battent à Berne en invoquant la Constitution qui mentionne une distribution équitable des affaires liées à l'armée, il y a peut-être une lueur d'espoir de ce côté...

LA RÉACTION DE RUAG

«Nous cherchons à nous rapprocher de nos clients»

Ruag a-t-elle prévu quelque chose pour maintenir les places de travail à Sion? Est-ce que la création d'un pôle de maintenance pour les hélicoptères Sikorsky pourrait permettre de sauver des postes. Si oui, combien de places de travail pourraient être conservées à Sion?

Le 1er janvier 2014, Ruag a ouvert à Sion son centre de maintenance pour les hélicoptères S76 (Sikorsky S76 VIP) dans les nouveaux hangars Grely. Un responsable d'équipe est actuellement employé à Sion. Notre objectif est de développer la maintenance d'hélicoptères Sikorsky S76 VIP à Sion. Nous ne pouvons prédire comment les choses vont évoluer car cela dépendra de la situation sur le marché.

Comment s'est passé le démantèlement des autres bases aériennes en Suisse? Les places de travail ont-elles été toutes sauvées?

Ruag ne fait aucune déclaration concernant le nombre de postes sur les différents sites. La division Ruag Aviation emploie 2118 collaborateurs, en Suisse comme à l'étranger, dont environ 300 en Romandie (Genève, Nyon, Aigle, Bière, Payerne, Bure), et 150 dans le Tessin (Lodrino, Agno, Locarno): la situation en matière d'emplois est restée stable au cours des dernières années. Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour préserver les emplois en Suisse malgré un contexte de marché difficile.

En Valais certains vous accusent de rapatrier les places à haute valeur ajoutée en Suisse alémanique et de laisser les miettes ailleurs. Que répondez vous?

Notre stratégie consiste à nous rapprocher de nos clients et, dans le cas du S76, c'est clairement ce que nous faisons. Jusqu'à la fin de 2013, la maintenance du S76 se faisait à Mollis, mais les clients de ce type d'hélicoptère se trouvent en Romandie. Ruag est, en outre, bien implantée sur l'aéroport de Genève pour l'aviation d'affaires, et nous avons effectué de nombreux investissements sur ce site au cours de l'année passée.