Fusion Balair - CTA : le monde est grand, du haut du clocher

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1127

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1011554

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

FUSION BALAIR – CTA

Le monde est grand, du haut du clocher

Les deux compagnies charter, dont Swissair est l'actionnaire majoritaire, ont déjà, depuis le 1er janvier, un directeur commun, Peter Haslebacher. Mais la fusion juridique est intervenue cette semaine: son déroulement est très helvétique.

(*ag*) La Compagnie de transport aérien (CTA) pouvait, à juste titre, être considérée comme une réussite suisse française. Tous les cantons romands en sont actionnaires: Genève d'abord, puis Vaud, par l'Etat directement et par la Banque cantonale. Mais lors de sa fondation, il y a quatorze ans, le Jura, pourtant plus proche de Bâle et de son aérodrome, avait tenu à marquer sa solidarité romande par une modeste prise de participation. Cette originalité n'a pas résisté aux concentrations qu'entraîne une concurrence accrue.

L'argument local et la grande sœur bienveillante

Lorsque les cantons se portèrent acquéreurs du capital de CTA, ce fut pour deux raisons. Manifester à Genève une sorte de reconnaissance pour les services rendus à tous par Cointrin. Or le canton était affecté par la faillite de SATA, une compagnie charter dont le siège était à Genève, qui s'était ruinée après quelques années de réussite en se lançant imprudemment dans les vols long-courriers.

Le Conseil d'Etat genevois voulait maintenir une société basée à Cointrin: CTA, avec un capital essentiellement public, devait prendre la relève. La deuxième raison était la participation majoritaire de Swissair dans la nouvelle société; la compagnie nationale apportait la caution de son savoir-faire.

Les cantons, une fois accompli le beau geste, n'attendaient pas un rendement de leurs actions. A la faveur d'exercices favorables (il y en avait à l'époque), ils s'empressèrent d'amortir leurs actions au bilan. Et pourtant, grâce à la remarquable compétence de son directeur, Rolf Kressig, CTA qui débuta avec des Caravelle d'occasion prit sa place sur le marché, renouvela et amortit son matériel et se risqua même à distribuer un dividende.

Sous cette réussite romande, la réalité démographique suisse en contrepoint: plus de deux tiers des vols partaient de Zurich, dont le bassin de recrutement de la clientèle est quatre à cinq fois plus vaste. C'est à Zurich aussi que travaillent les grands «tour-opérateurs».

En chiffres

chiffres 1992	Balair	CTA
Kilomètres-passagers	3103 mio	951 mio
Passagers	636 314	388 842
Recettes de transports	212 mio	87 mio
Gain brut sur le transport	12.6 mio	11.1 mio
Résultat final	– 8 mio	+ 2.1 mio
Dividende	0	3%

Adieu l'originalité romande !

Balair, sur le même marché, disposait d'une clientèle plus importante, d'une flotte plus puissante, plus moderne aussi: deux Airbus 10-325 ont été mis en service en avril 1992. Malgré ce dynamisme (ou à cause de lui: les deux Airbus ont entraîné une croissance des frais financiers de 10 millions), Balair a annoncé une perte de 9 millions en 1992 dans le secteur du transport aérien.

L'assainissement exigé par l'actionnaire majoritaire, Swissair, impliquait la fusion avec CTA. Adieu l'originalité romande ! CTA devient Balair-CTA, toujours sous la houlette de Swissair qui détiendra 53,3% des voix (voir l'encadré sur la performance des deux sociétés avant fusion).

Ce qui est intéressant à observer, ce sont les précautions que l'actionnaire majoritaire doit prendre pour faire accepter confédéralement l'opération. Les actions de CTA seront reprises par Balair, dont le capital sera augmenté en conséquence. Mais la nouvelle société (Balair-CTA) aura son siège social à Meyrin (GE). Le marketing, la gestion financière, l'informatique seront à Bâle. A Genève, la direction et une antenne de vente. Bousculer le moins possible les emplois existants. Les équipes de pilotes seront en revanche basées à Zurich. Une gestion à trois pôles. Les conseils d'administration fusionneront en un seul, puis, à la faveur des départs, le nouveau conseil sera ramené à dix, avec prépondérance majoritaire de Swissair. Ne pas faire de vagues d'abord; enregistrer l'apport de CTA qui permettra un assainissement de Balair dès 1993. Puis se donner les moyens d'agir au futur selon la logique de la rationalité.

Les cadres de Swissair sont alémaniques; c'est une société qui pense zurichois. Mais, dans un deuxième temps, les responsables ne peuvent ignorer que la Suisse romande est aussi un marché, que l'aéroport de Kloten est saturé, que les retards y prennent une ampleur coûteuse.

L'amitié sincère pour la Suisse romande peut se parer d'un réalisme bien compris et tempère la position dominante-dominatrice, parfois condescendante, perceptible jusque dans le ton des toasts, verres de Dézaley en main.

Les clochers dans la tourmente européenne

Dans un mois, Swissair aura choisi son destin. Va-t-elle se fondre dans un pool à quatre avec KLM, SAS et Austrian ? A son tour, elle connaîtra la dure loi de la concentration: elle apporterait au groupe 50% de son potentiel, mais elle ne détiendrait que 30% du pouvoir. Au stade actuel, une question reste ouverte: les participations majoritaires seront-elles mises dans la corbeille ?

Si oui, Balair-CTA affrontera un nouveau round: celui de l'adaptation à l'échelle européenne.

On sera loin, alors — l'histoire de l'aviation va aussi vite que ce moyen de transport — de ces actions de CTA que les cantons romands achetaient sans trop y croire par solidarité à l'égard de Genève. Elles leur ont pourtant permis de découvrir une dimension économique nouvelle. Certes, cette réalité leur échappe aujourd'hui. Mais sans leur participation initiale, ils n'auraient pas voix au chapitre. C'est une leçon de chose politique: les clochers sont utiles, si de leur sommet se découvre un horizon plus large. Slogan de notre époque: pour un nouvel esprit de clocher. ■