

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

## Swissair en Europe: l'heure de vérité

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

121

**P**eu à peu, nous mesurons les conséquences de l'isolationnisme décidé l'an dernier par les électeurs suisses et jugeons de la pertinence des arguments des opposants à l'EEE ou des sombres prédictions de ses partisans. Un premier bilan sera présenté le mois prochain par le Conseil fédéral: inutile donc d'anticiper. On peut se contenter de constats sur quelques points où l'attitude de la Communauté à notre égard s'est déjà manifestée concrètement. Le recours aux accords bilatéraux se révèle moins prometteur qu'annoncé par les opposants à l'EEE. Il ne suffit même pas d'avoir une somme d'un demi-milliard de francs à apporter à des programmes communs de recherche pour être accepté d'emblée comme partenaire: il faudra à nos négociateurs beaucoup de talent et de persévérance pour éviter à nos chercheurs d'être mis sur la touche pour un temps.

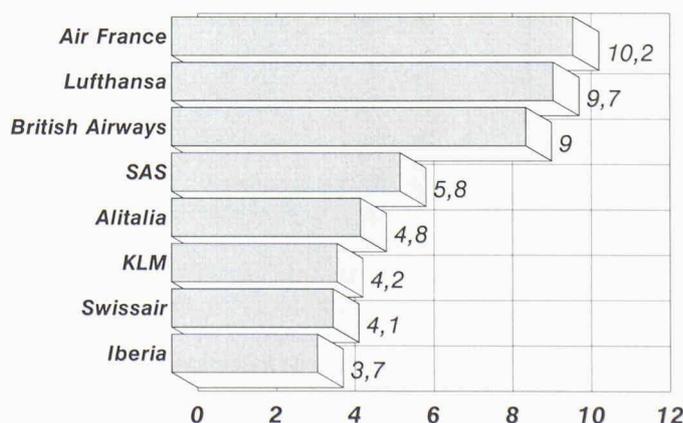
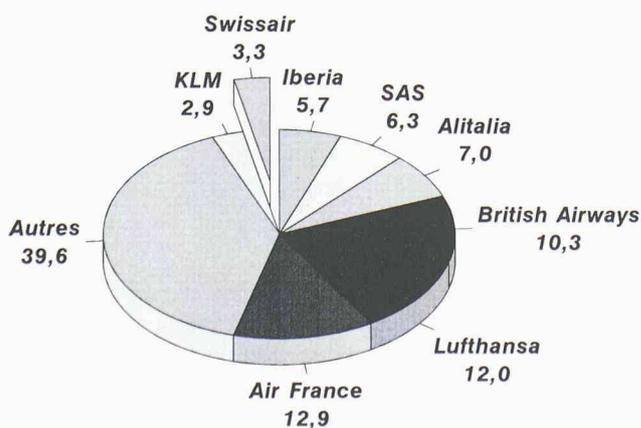
Sur la question des transports, avec ses deux volets du transit routier et des lignes aériennes, notre pays peut se préparer à avaler encore d'autres couleurs. Le ralentissement des flux d'échange affaiblit la position de la Suisse et la Communauté n'a momentanément pas un besoin de capacité tel que nous pourrions exercer une certaine pression. La décision quant aux transversales alpines est certes enregistrée avec satisfaction, mais ne constitue pas un atout dans les négociations souhaitées par la Suisse: la CE a le temps d'attendre – et de faire attendre notre pays.

L'idée de lier la question du transport aérien à celle du transit routier fait long feu: Swissair a besoin aujourd'hui de planifier son réseau européen, alors que nos voisins ont tout loisir d'attendre la réalisation des axes de ferroutage prévus. Si la première peut faire état d'un modeste bénéfice l'an dernier, il faut relever qu'il ne vient pas du transport aérien, mais est dû à la diversification des activités de la compagnie. A voir le vent glacial qui souffle sur le transport aérien mondial, on peut craindre pour Swissair, si elle n'arrive pas à améliorer sa position en Europe; les accords conclus avec Delta et Singapore Airlines, qui devraient bientôt porter leurs fruits, ne suffiront pas à assurer son existence.

Swissair est une compagnie relativement modeste; deux des trois partenaires européens avec lesquelles elle envisage d'unir sa destinée – sous quelque forme que ce soit – sont encore plus petites ou de taille semblable à elle (KLM et Austrian Airlines), seule SAS est nettement plus importante. La part de marché cumulée des quatre compagnies atteint à peine celle de Lufthansa – qui connaît d'énormes difficultés – ou d'Air France. C'est dire que Swissair dépend à la fois du résultat de négociations sur des droits de trafic, qu'elle est seule à considérer comme urgentes, et d'accords avec des partenaires au sein de l'EEE. Voilà qui illustre ce qui attend la Suisse dans nombre de domaines. Faute d'y avoir songé avant le 6 décembre, certains devront y réfléchir demain.

## Swissair en Europe

Parts de marché et revenus



Parts de marché des compagnies européennes en % (1991)  
(Source: Lufthansa)

Recettes des compagnies européennes en milliards de \$ (1991)