

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1127

Artikel: Fusion Balair - CTA : le monde est grand, du haut du clocher
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1011554>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le monde est grand, du haut du clocher

Les deux compagnies charter, dont Swissair est l'actionnaire majoritaire, ont déjà, depuis le 1^{er} 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'en 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. Manifeste à Genève une

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».

Adieu l'originalité romande !

Balaïr, 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), Balaïr 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 Balaïr-CTA, toujours sous la houlette de Swissair qui détiendra 53,3% des voix (voir l'enchaînement 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 Balaïr,

dont le capital sera augmenté en conséquence. Mais la nouvelle société (Balaïr-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 Balaïr 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 zurichoises. 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 Désaley 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, Balaïr-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. ■

En chiffres

chiffres 1992	Balaïr	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%

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