

Aviation : disparition de CTA : le coût des restructurations malencontreuses

Autor(en): **Gavillet, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **32 (1995)**

Heft 1205

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1015423>

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.

pris les milieux économiques, qui appellent le parlement à renvoyer sa copie au Conseil fédéral: définition beaucoup trop exhaustive du matériel de guerre et surtout pouvoir d'appréciation trop large des autorités.

Pendant longtemps, il est vrai, a prévalu l'adage de politique étrangère «ce qui est bon pour les exportations suisses est bon pour la Suisse». En clair, les relations économiques extérieures ont tenu lieu de politique étrangère. Une équation qui aujourd'hui nous coûte cher, puisque une majorité de la population considère avec méfiance toute ouverture de la Suisse vers l'étranger, toute tentative de coopération, qui ne se traduirait pas d'abord par un avantage économique et financier. Quant à l'allusion à la volonté de déréglementer, exprimée par le Conseil fédéral, et que ce dernier trahirait en durcissant les conditions d'exportation des armements, elle révèle à quelle dérive peut conduire l'application aveugle d'un principe et à quel point l'économie ignore la dimension politique des problèmes et se moque de l'intérêt national.

La pression internationale

Car aussi bien pour la loi sur le matériel de guerre que pour son complément, la loi sur le contrôle des biens utilisables à des fins civiles et militaires (matériel à double usage), le Conseil fédéral fait largement référence au contexte international. La Suisse ne peut plus se permettre de faire cavalier seul dans un monde qui cherche à mettre sous contrôle la diffusion des armements et des technologies de destruction massive. Les critères auxquels se référera dorénavant le Conseil fédéral pour autoriser les exportations sont repris de recommandations de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe. Quant au contrôle de l'exportation des biens à double usage, il concrétise le traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (1968), la Convention sur les armes bactériologiques (1972) et la Convention sur les armes chimiques (1993). Rappelons que, dès 1951, la Suisse a pris de manière autonome des mesures de surveillance des exportations de technologies sensibles vers les pays communistes. Non par vertu, mais pour se conformer à la politique occidentale de confinement du bloc soviétique et ainsi ne pas se couper l'accès à la technologie des pays occidentaux. Aujourd'hui, un nouveau système de contrôle multilatéral des exportations de matériel sensible est en train de se mettre en place – le Nouveau Forum –, auquel d'ailleurs la Suisse participe. Dans un monde qui n'est plus contrôlé par deux superpuissances, le commerce des armes et des techniques de mort devient un enjeu de sécurité et l'objet de standards de comportement et de procédures de contrôle établis de manière multilatérale. Notre pays ne peut plus s'y soustraire. Un domaine de plus qui montre les limites d'une Suisse indépendante et neutre. ■

AVIATION: DISPARITION DE CTA

Le coût des restructurations malencontreuses

(ag) Les managers se vantent de n'avoir pas d'état d'âme: d'abord l'efficacité et la performance. Mais les entreprises ne sont pas de simples éléments d'un logo économique. Elles ont une identité, une vie propre, autrement plus subtile que la mécanique simplificatrice des managers.

CTA était une compagnie charter, que Swissair, actionnaire majoritaire, avait recréée après la déconfiture d'une société de même type, basée à Genève. Swissair avait sollicité, par des démarches pressantes, la participation des cantons romands. En reconnaissance des services rendus par Cointtrin, ils le firent à titre direct par les comptes de l'Etat et indirect avec l'appui des banques cantonales. CTA fut excellemment dirigée. Même si son directeur avait un accent alémanique marqué, même si une part essentielle du trafic était au départ de Zurich, l'image romande de CTA était perçue; elle pouvait compter sur des actionnaires privés attachés, avec quelque sentimentalité, à l'entreprise. Mais son mérite premier était de ne pas être déficitaire.

Balair, autre compagnie charter dont Swissair était aussi l'actionnaire majoritaire, était lourdement déficitaire, exposée notamment à la concurrence exacerbée sur le marché des longs courriers. Swissair, d'autorité, décida la fusion CTA/Balair. Résultat: les économies d'échelle et de coordination ne comblent pas les déficits, plus lourds que jamais. De surcroît, la fusion a créé une image brouillée de la compagnie.

Nouvelle décision des managers: dissoudre CTA/Balair au profit de Crossair et Swissair. Les vols charters seront à nouveau centrés sur les moyens courriers, ce qui était la vocation première de CTA.

Dans cet aller et retour, une entreprise vivante et viable, romande de surcroît, a été sacrifiée en pure perte. A qui les managers sans état d'âme rendent-ils des comptes? Pour être sanctionnés sans état d'âme. ■

EN BREF

Les frontaliers alsaciens se rendant le matin à Bâle désignent leur vieux convoi récupéré des trains de la banlieue parisienne par l'abréviation TGV «Train de Grande Vétusté».

Remarque de Daniel Cohn-Bendit, animateur d'une émission littéraire à la télévision suisse alémanique, ce qui choque certains Helvètes: «Mais en définitive Chapuisat joue à Dortmund.»