

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>24.04.2024</b>
Thème	<b>Sans restriction</b>
Mot-clés	<b>Swissair / Swiss</b>
Acteurs	<b>Canada</b>
Type de processus	<b>Sans restriction</b>
Date	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Imprimer

## Éditeur

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Contributions de

Berclaz, Philippe

## Citations préféré

Berclaz, Philippe 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Swissair / Swiss, Canada, 2002 - 2005*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 24.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Trafic aérien	1

# Abréviations

---

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Trafic aérien

#### RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 25.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que son but avoué était d'**entrer dans une grande alliance aérienne**, Swiss a échoué dans ses négociations avec Star Alliance, Skyteam et Oneworld. Les compagnies aériennes reprochaient à leur consœur suisse une flotte de long-courriers trop importante et la similitude des réseaux – source de concurrence directe. C'est pour cette raison que British Airways bloquait l'entrée de Swiss dans l'alliance Oneworld. Néanmoins, la compagnie helvétique a réussi à signer un accord bilatéral avec American Airlines, membre de Oneworld. L'accord a reçu l'aval des autorités américaines et Swiss a pu desservir elle-même le marché américain par sept aéroports nord-américains. Les deux compagnies vont coordonner leurs tarifs et leurs avions et gérer ensemble leur marketing. A la fin octobre, un nouvel accord a été signé par les autorités de l'aviation civile suisses et canadiennes offrant à Swiss un accès illimité au marché canadien. Quant au programme Qualiflyer, les compagnies aériennes partenaires ont choisi de divorcer suite à des divergences en matière d'alliances, après les disparitions de Sabena et de Swissair. Les membres Qualiflyer ont été invités à choisir jusqu'en octobre dans laquelle des cinq compagnies ils souhaitaient transférer leur "miles".<sup>1</sup>

#### AUTRE

DATE: 02.05.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Au début mars, la compagnie aérienne allemande **Lufthansa** a fait part aux actionnaires de Swiss de son **intention de reprise**. Après un temps de réflexion, les **principaux actionnaires**, qui représentent 86% du capital de Swiss, ont donné leur **feu vert au rachat**. Parmi les grands actionnaires, il y avait la Confédération (20,4%), le canton de Zurich (10,2%), l'UBS (10,4%), le Credit Suisse Group (10%), ainsi que diverses entreprises (35%). Ils ont obtenu pour leurs actions une option sur différence de rendement de l'action Lufthansa. Afin de contrôler la compagnie aérienne helvétique, Lufthansa a créé avec les principaux actionnaires une société de droit suisse nommée AirTrust. Les actions de ces derniers ont été transférées dans la nouvelle société. Les droits d'atterrissage respectifs des deux compagnies ont pu être conservés. Détentrice à 11%, la compagnie aérienne allemande prendra le contrôle total de AirTrust dans les 12 à 18 mois en fonction des négociations sur les droits de trafic. La Confédération occupe un siège au sein du conseil d'administration de cette société. Pour obtenir les 14% d'actions Swiss restantes détenues par les petits porteurs, AirTrust a lancé en mai une offre publique d'achat de CHF 8,96 par action. La somme offerte représentait environ CHF 70 millions. **L'accord de reprise par Lufthansa** prévoyait que la direction et le siège de Swiss demeurent en Suisse. La compagnie d'aviation sera gérée comme un centre de profit au sein du groupe Lufthansa. Swiss garde ses long-courriers, sa flotte et ses équipages. Même intégrée dans Lufthansa, Swiss a été sommée de réduire ses coûts. Les mesures de restructuration seront appliquées comme prévues. Les pouvoirs publics n'ont par contre obtenu aucune garantie formelle au sujet de l'exploitation de l'aéroport de Zurich. Contrepartie à la vente, la Confédération devra négocier des accords bilatéraux avec six pays (Etats-Unis, Japon, Canada, Inde, Thaïlande et Hong-Kong) pour assurer la pérennité des droits d'atterrissage dont dispose Swiss.

Le contrat d'intégration signé entre Swiss et Lufthansa prévoit aussi la création de deux **fondations nommées Almea et Darbada**. La Confédération a le droit de déléguer dans chacune des deux fondations son représentant. La Fondation Almea suivra le déroulement de la transaction sur le plan technique. La Fondation Darbada sera chargée de suivre le développement du transport aérien suisse et de son infrastructure, afin d'assurer de bonnes liaisons aériennes entre la Suisse et le reste du monde. Le Conseil fédéral s'est penché sur l'avenir de sa délégation « conditions-cadres Swiss », créée en 2003, et a décidé de la dissoudre. Le **groupe de coordination « aviation »**, qui réunit depuis mai 2003 des représentants de l'administration, a par contre été maintenu. En septembre, Peter Siegenthaler, représentant du Conseil fédéral au sein de Swiss, a démissionné.<sup>2</sup>

1) 24h, 23.3 (American Airlines) et 30.10.02 (Canada); LT, 27.3.02 (Oneworld); TG, 7.9 (Qualiflyer) et 10.10.02 (Oneworld); presse 7.9 (opposition British), 23.11 (Oneworld) et 25.11.02 (autorités américaines).

2) 24h, 12.5.05; QJ, 23.9.05.; DETEC, communiqué de presse, 6.4.05.; Presse des 14-15.3, du 23.3 (finalisation de l'achat), 24.3 (OPA) et 2.5.05; DETEC, communiqué de presse, 22.3.05.