Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 31 (2004)
Heft: 2

Artikel: Aviation : avis de tempête dans le ciel suisse
Autor: Veuthey, Charly
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912190

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: 08.07.2025

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

Patrick Lüthy/Imagopress (montage)

De sombres nuages se lèvent, l'avenir de Swiss n'est pas rose.

Avis de tempête dans le ciel suisse

Swissair est morte, vive Swiss? La nouvelle compagnie est encore loin d'avoir assuré sa survie. Avec elle, ce sont aussi les aéroports qui souffrent. Quel avenir pour l'aviation en Suisse?

CHARLY VEUTHEY

LA DISPARITION DE SWISSAIR avait fait l'effet d'une bombe. On perdait l'un des joyaux de la couronne. Et l'information faisait le tour du monde, comme une traînée de poudre. L'un des symboles de la réussite du pays était soudain cloué au sol. Vecteur d'image par excellence, la croix suisse fièrement arborée sur la queue, les avions de Swissair transportaient autour du monde une réputation de rigueur et de qualité. Un journal français, non sans ironie, légendait la photo des avions Swissair immobilisés à Kloten: «Un comble pour la riche Suisse: les avions de Swissair ont été cloués au sol hier à Zurich-Kloten faute d'argent pour payer le kérosène.»

L'argent pourtant refaisait vite surface pour permettre le lancement et le maintien de Swiss. Les pouvoirs publics ont fait des efforts considérables. La compagnie a été rendue possible par les contributions publiques. Aujourd'hui encore, on reparle d'une aide de la Confédération, même si dans les rangs des partis, avant les élections fédérales en tout cas, personne ne voulait imaginer qu'on passe encore à la caisse.

Vraiment nécessaire?

Beaucoup en Suisse s'interrogent aujourd'hui. Leurs impôts doivent-ils servir à sauver la compagnie d'aviation nationale? Une question qui en appelle tout de suite une autre: Swiss est-elle vraiment nécessaire pour assurer l'accès à la Suisse par la voie des airs et les déplacements de nos compatriotes?

Pour certains milieux, dont ceux du tourisme, la réponse est affirmative. La compagnie nationale est importante pour faire venir les touristes vers notre pays, en particulier, notait Jürg Schmid, directeur de Suisse Tourisme, dans «Le Temps», en mai 2003, pour la clientèle des conférences, séminaires et congrès: «C'est ce type de tourisme, à très forte création de valeur ajoutée, qui serait le plus affecté par une éventuelle disparition de Swiss.» Il rappelait qu'en 2002, Swiss avait transporté 1,6 des 18 millions de touristes accueillis en Suisse. Dans le camp des défenseurs du maintien de Swiss, on note l'importance de lignes internationales directes vers le pays.

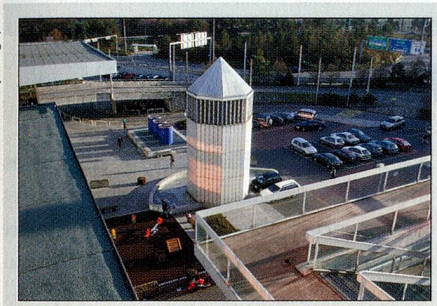
C'est vraiment tout l'enjeu. Et non seulement en terme de liaison entre la Suisse et le monde. L'existence de vols longs courriers au départ de la Suisse est aussi une condition de survie pour le plus important des aéroports suisses, celui de Zurich, qui s'est d'ailleurs un peu pompeusement nommé Unique. Il suffit d'observer l'attitude du canton de Zurich au moment de la faillite de Swissair. Il s'est beaucoup engagé pour Swiss, lors de son lancement. Pour assurer des liaisons internationales importantes pour la place économique zurichoise, mais aussi pour la survie même de l'aéroport qui a consenti à des investissements très importants ces dernières années. L'importance de Swiss est manifeste: elle représentait, en 2003, 58,8% du trafic de Unique Airport.

Plus encore que l'existence d'une compagnie nationale, c'est celle des vols longs courriers qui est déterminante. En 2003, 34,7% des passagers était en transit à Zurich – contre seulement 3% à Genève. La disparition des liaisons internationales signifierait une perte des passagers en transit. Ce qui constituerait une catastrophe économique pour Unique Airport.

Zurich en danger

Ces derniers temps, les mauvaises nouvelles se sont accumulées à Zurich. Après les démêlés avec l'Allemagne sur les territoires survolés par les avions en approche vers Zurich, après la baisse de près de 20% du trafic sur deux ans alors qu'on planifiait une augmentation importante pour amortir des investissements conséquents, au milieu du mois de février l'aéroport apprenait deux

Patrick Lüthy/Imagopress



Aéroport de Genève
Fréquentation 2002:
7 615 009 (+0,9%)
Fréquentation 2003:
8 088 469 (+6,1%)
Mouvement d'avions 2003:
–1,4%

Tendance: C'est désormais British Airways qui vole entre Genève et Londres. Tout un symbole. Les avions de la compagnie anglaise, liée à Swiss dans l'alliance Oneworld, assurent les liaisons, alors que Swiss s'écarte de plus en plus de l'aéroport genevois pour se concentrer sur Zurich. Grand avantage de Genève, il ne dépend que pour 3% des passagers en correspondance et a donc une clientèle propre qui continuera à prendre l'avion à Genève. L'aéroport mise sur la diversification des compagnies et des tarifs. En 2003, la compagnie à bas prix Easyjet représentait 25% des vols. Genève prévoit de réouvrir son ancienne aérogare fin 2005 pour favoriser l'installation des compagnies à bas prix.
www.gva.ch

Aéroport de Zurich
Fréquentation 2002:
18 000 000 (–14,6%)
Fréquentation 2003:
17 000 000 (–5,1%)
Mouvement d'avions 2003:
–4,5%

Tendance: Zurich a accumulé de nombreuses mauvaises nouvelles en 2003 et au début 2004. Les lourds investissements consentis en prévoyant une augmentation du trafic sont intervenus au plus mauvais moment, avec la crise de l'après 11 septembre. Les problèmes avec l'Allemagne sur les vols d'approche, les nombreux retards, et, tout récemment, la limitation des vols imposée par l'Office fédéral de l'aviation civile, ont rendu la situation préoccupante. Avec près de 40% des passagers en transit, l'aéroport dépend beaucoup de son statut de hub. La concurrence des aéroports de Francfort et Munich est grande et si Zurich devait perdre les vols internationaux au profit de ses concurrents allemands, la situation serait catastrophique. L'avenir s'appelle peut-être Oneworld.
www.uniqueairport.ch

Aéroport de Bâle
Fréquentation 2002:
3 058 384 (–13,5%)
Fréquentation 2003:
2 489 665 (–19%)
Mouvement d'avions 2003:
–19%

Tendance: Bâle souffre des mêmes problèmes que Genève avec Swiss. Cette dernière a radicalement baissé son activité dans l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Mais au contraire de Genève qui repose essentiellement sur un trafic propre, Bâle souffre d'avoir dépendu longtemps d'un trafic de correspondance important et... artificiel, pensent certains. Crossair avait fait de Bâle un hub pour des raisons de commodité. Bâle compte se ressaisir sur le fret et, comme Genève, sur les compagnies à bas prix. Easyjet vient d'ailleurs de choisir la plateforme bâloise au détriment de Zurich pour ses vols vers l'Angleterre.
www.euroairport.com

autres mauvaises nouvelles: un classement en queue du peloton européen pour la ponctualité de ses vols et une mesure de réduction des vols exigée par l'Office fédéral de l'aviation civile pour des raisons de sécurité. Le ciel est gris sur Zurich.

Les deux autres aéroports suisses sont aussi dans l'effervescence. Bâle a connu une baisse radicale de son nombre de passagers ces deux dernières années. Genève s'en sort mieux avec une légère augmentation. Mais les deux aéroports doivent faire face à la même situation. Ils ont été quasiment abandonnés par Swiss qui a décidé de se concentrer sur Zurich. Ils doivent donc mettre en œuvre de nouvelles stratégies pour attirer d'autres compagnies sur leurs pistes.

Le marché décidera

Mauvais gestionnaires de leur aviation, les Suisses? La direction de l'ex-Swissair a, à n'en pas douter, fait des erreurs, mais certains spécialistes, comme Pierre Condom (voir interview), pensent que «si Swissair n'avait pas fait faillite ce jour-là, elle aurait fait faillite un autre jour.» Pour lui, il est évident qu'un phénomène de concentration mondiale des compagnies d'aviation est en route et nécessaire. L'Europe de l'aviation ne pourra pas continuer à entretenir plus de vingt compagnies – et autant de plates-formes – qui offrent des liaisons internationales. La crise de l'aviation mondiale après le 11 septembre n'a fait qu'accélérer le processus.

L'avenir, pour l'aéroport de Zurich, est ainsi certainement lié au rapprochement de Swiss avec l'alliance Oneworld construite autour de British Airways et American Airlines. Zurich pourrait, dans l'alliance, devenir la plate-forme européenne continentale de la compagnie américaine vers l'Europe de l'Est, le Moyen-Orient et l'Asie.

Les aéroports de Bâle et Genève doivent aussi s'adapter à l'évolution du marché mondial. En misant sur des taxes aéroportuaires plus basses que celles de leur concurrent zurichois, ils veulent attirer sur leurs pistes les avions des compagnies à bas prix qui pourraient être une des clés de leur avenir.

«Ils étaient amoureux de Swissair»

A la tête des revues «Air et Cosmos» et «Interavia», Pierre Condom est un grand connaisseur de l'aviation mondiale. Nous l'avons rencontré à l'aéroport de Genève, où il a ses bureaux, pour parler de l'avenir de l'aviation suisse. Ou du moins en Suisse.

«Revue Suisse»: *Comment a été perçue la faillite de Swissair hors de Suisse?*

Pierre Condom: Le ciel est tombé sur la tête des passagers et du public. S'il y avait une compagnie à laquelle on croyait pouvoir se fier, c'était elle. On était sûr que l'avion serait à l'heure, qu'il serait propre, que les hôtesses ne seraient peut-être pas toujours aussi souriantes qu'on aurait pu l'espérer, mais qu'on avait les qualités de base.

Les Suisses sont-il amoureux de Swiss?

Non, je ne crois pas. Ils étaient amoureux de Swissair. On admirait la culture Swissair, le mélange du succès et de la qualité. Il n'y a pas de culture Swiss. Elle ne se crée pas du jour au lendemain. Je pense aussi que les clients ont été obligés d'essayer autre chose suite à la défaillance de Swissair. Au détriment de Swiss.

La compagnie va-t-elle continuer à exister?

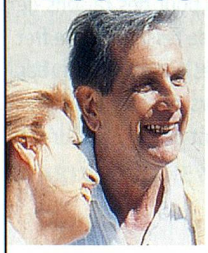
A échéance de deux ou trois ans, il y aura probablement toujours une compagnie Swiss. A dix ou quinze ans? L'évolution générale du transport aérien ne va pas dans ce sens. Tout le monde s'attend à un regroupement, en Europe, autour d'Air France, British Airways, Lufthansa, peut-être Iberia. Il restera certainement des avions estampillés Swiss, mais ils feront probablement partie d'un groupe plus large.

L'existence de Swiss est-elle importante pour que les Suisses puissent voyager?

Les regroupements provoqueront une modification radicale de la structure des réseaux aériens. Toutes les plates-formes qui existent aujourd'hui n'auront plus leur place. Il y a plus de vingt compagnies en Europe, donc autant de plates-formes. Dans un premier temps, il y aura concentration de trafic sur un certain nombre de grandes plates-formes. En Suisse, il n'y en a qu'une: Zurich. Mais y a-t-il, en Europe, de la place pour Zurich, Munich, Francfort, Paris, Rome, Milan, dans un espace qui, en terme aérien, est très petit? Certaines de ces plates-

Publicité

Rente ~~oder~~ *und* Kapital



Der Anlageplan RentenTIP® erhält Ihr Kapital und sichert Ihnen ein regelmässiges Einkommen in Form einer Rente in Höhe von 7,5% pro Jahr Ihres investierten Kapitals*. Verlangen Sie unsere Unterlagen oder ein persönliches Gespräch.
Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

ProTIP Financial Products AG
Hauptstrasse 36, CH-8546 Islikon
Telefon +4152 369 0565
Telefax +4152 369 0568
d.lisser@protip.ch
www.protip.ch

PRO TIP®

*Beispiel: Eine Einlage von € 250'000.– ergibt Auszahlungen von € 1'562.50 pro Monat.