

# Aviation : "Ils étaient amoureux de Swissair"

Autor(en): **Condom, Pierre / Veuthey, Charly**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **31 (2004)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-912191>

## **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.


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 hô-

tesses 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-ils 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



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





D'après le spécialiste de l'aviation Pierre Condom, «S'il y avait une compagnie à laquelle on croyait pouvoir se fier, c'était elle.»

formes perdront probablement leur vocation internationale. Les Suisses devront alors prendre des vols en correspondance hors du territoire suisse. Mais aujourd'hui, à l'exception des Zurichois, tout le monde est déjà obligé, avec Swiss, de changer d'avion à Zurich, à l'exception de quelques lignes à partir de Genève. Du point de vue du passager, ça ne change rien de passer par Zurich ou par Francfort, Rome ou Paris. En revanche, il peut faire jouer la concurrence!

#### *Zurich a-t-il des chances de rester un aéroport international important?*

Un aéroport important, oui. Mais pas un aéroport international sur les longs courriers. Politiquement, il est assez facile à bloquer. Ensuite, il n'a pas de compagnie résidente assez puissante. Pour être une plate-forme importante, il faut une compagnie résidente au réseau développé et un trafic propre important. Zurich n'a ni l'un ni l'autre. La population n'est pas suffisante et quand on compare Swiss à Air France, à Roissy, pour les lignes internationales, on est de nouveau dans une situation déséquilibrée.

#### *Risque-t-on, en Suisse, une crise des aéroports?*

Les trois aéroports peuvent survivre, toujours dans des échéances moyennes avec des vols régionaux. Le développement du trans-

port aérien, c'est 5% d'augmentation du trafic par an en moyenne sur des périodes de 25, 30, 40 ans. Il y aura un moment où l'espace lui-même dans les zones d'atterrissage, en l'air, ne sera pas suffisant. Et il faudra faire voler moins d'avions. Les regroupements aux aéroports qui se font actuellement en avion, se feront probablement par transports terrestres. A longue échéance, c'est ce qui risque de se passer. Et les aéroports qui assurent le service jusqu'aux grandes plates-formes pourraient en pâtir.

Les aéroports pourraient regagner ultérieurement les longs courriers. Sur les routes à forte fréquentation, il y a une concentration vers les hubs, parce que c'est la façon la plus économique de transporter des gens. Mais si le transport continue de se développer, il y a un moment où il y a un marché qui peut payer pour justifier des points à points de destination secondaire à destination principale ou de destination secondaire à destination secondaire. Les plates-formes secondaires, à un moment du développement des hubs, se remettent alors à offrir des liaisons directes, mais pas au même prix!

#### *Entre les trois aéroports suisses, Zurich a-t-il vraiment les meilleures cartes?*

Zurich a les meilleures cartes en fonction de sa situation géographique, de ses installations, et de son économie. En revanche, Zurich, sur un plan économique, est fragile.

Genève est un aéroport dans lequel le nombre de passagers en correspondance est très faible. Ce sont des gens qui partent de la région lémanique et de la France voisine qui l'utilisent. C'est donc un trafic constitué de gens qui n'ont pas le choix qui appartient vraiment à Genève. A Zurich, il y a un pourcentage important de gens en correspondance qui n'ont rien à faire à Zurich. Ce trafic peut être détourné du jour au lendemain. C'est pour cette raison que tout le monde était si anxieux dans la région zurichoise au moment de la faillite de Swissair.

#### *Et Bâle?*

Son avantage est d'être binational. Il a une zone économique très importante autour de lui et des investissements importants ont été faits. Cela dit, le hub qui avait été créé par Crossair était purement artificiel. C'est parce qu'il y avait une compagnie résidente qu'on a forcé le développement du hub, proche de ses bases de maintenance, de son personnel et de ses centres de décisions. Bâle est dans le même cas que Zurich.

*Propos recueillis par Charly Veuthey*