

Les relations aériennes entre la France et la Suisse

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **16 (1936)**

Heft 4

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889130>

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.

REVUE ÉCONOMIQUE FRANCO-SUISSE

Organe mensuel officiel
de la

Chambre de Commerce suisse en France
16, Avenue de l'Opéra

Avril 1936

Paris-I^{er}

Seizième Année. — N° 4

Téléphone :
Opéra 90-68
Adresse télégraphique :
Commercuis-Paris 111

La Revue économique franco-suisse fait suite
au Bulletin mensuel de la Chambre de
Commerce Suisse en France

Le numéro : 4 fr.
Abonnement annuel : 30 fr.
(argent français)
Chèques postaux Paris 32-44

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE :	DEUXIEME PARTIE :	Pages
LES RELATIONS AERIENNES ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE	DOCUMENTATION GENERALE	
Les relations aériennes entre la France et la Suisse . . . 53	Chiffres, faits et nouvelles 61	
	Renseignements utiles à qui voyage 63	

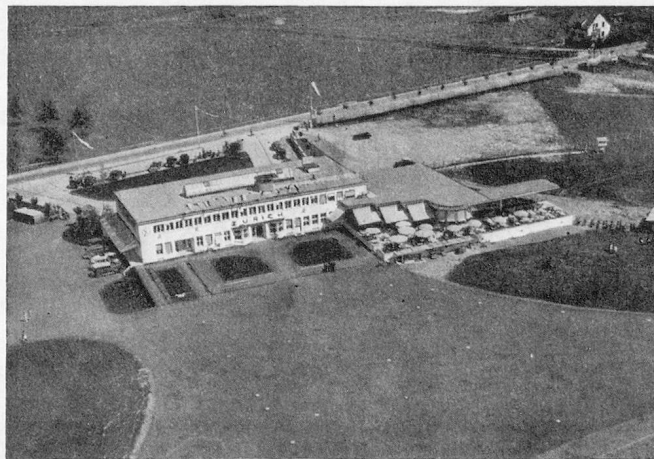
PREMIÈRE PARTIE

LES RELATIONS AÉRIENNES ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

La récente adoption de l'horaire d'été sur les lignes de transport aérien entre nos deux pays, nous incite à donner à nos lecteurs des précisions sur cette question, trop peu connue des commerçants et industriels susceptibles d'utiliser l'avion commercial pour leurs voyages d'affaires ou d'agrément entre la France et la Suisse et vice-versa.

Les relations aériennes entre les deux pays sont assurées par deux compagnies : la « Swissair » et l'« Air France », qui, depuis plusieurs années, collaborent à l'exploitation des lignes franco-suisse. Actuellement, la première assure la liaison, dans les deux sens, entre Paris, Bâle et Zurich; alors que la

seconde réunit Paris à Genève, *via Lyon*. Nous allons étudier séparément chacune de ces deux lignes.



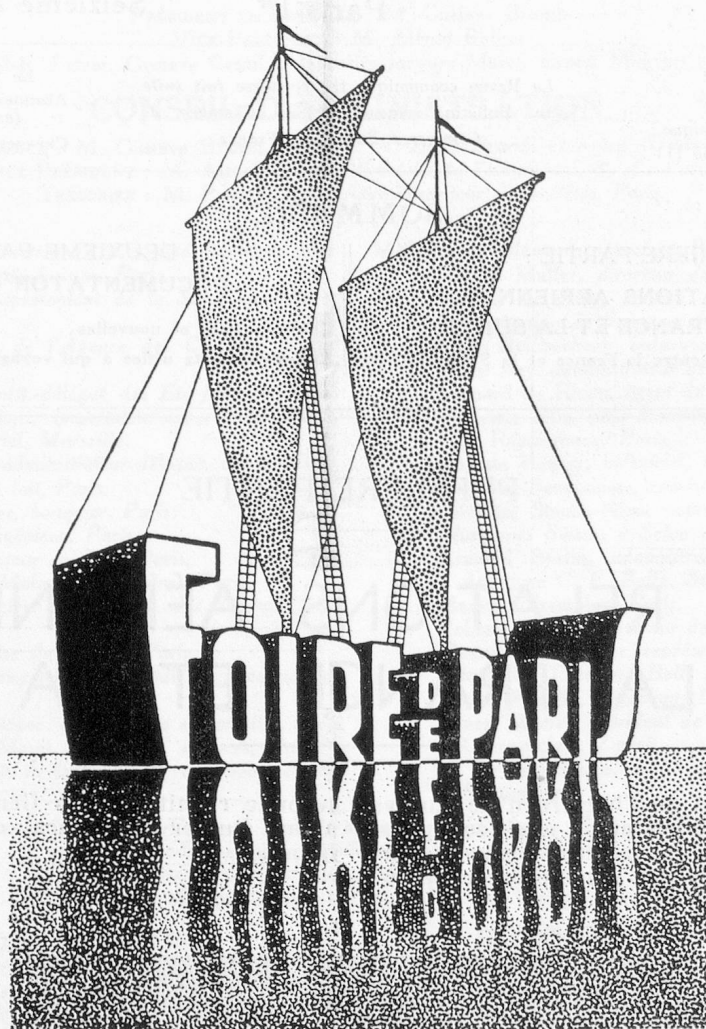
Bâtiment administratif de l'aéroport de Duebendorf (Zurich)

Trafic aérien Paris-Bâle-Zurich

Certains de nos lecteurs auront déjà appris, par les quotidiens, que la ligne Paris-Bâle-Zurich a été ouverte à nouveau les 19 et 20 avril, après n'avoir pas fonctionné pendant l'hiver dernier. Elle est exploitée, comme déjà dit, par la « Swissair », Société Anonyme Suisse pour la navigation aérienne, dont le siège principal se trouve à l'aéroport de Duebendorf, près de Zurich, où sont également si-

FOIRE DE PARIS

16 MAI - 2 JUIN 1936



**LE CENTRE D'ÉCHANGES ÉCONOMIQUES LE PLUS ACTIF
ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE**

8.200 EXPOSANTS

35 PAYS

DEUX MILLIONS DE VISITEURS

ADMINISTRATION : 23, rue Notre-Dame des Victoires, PARIS (2^e)
AGENCE POUR LA SUISSE : 1, WERDMUHLEPLATZ, ZURICH



Vue de la partie antérieure d'un avion Douglas

tués les hangars et les ateliers destinés à abriter et à réparer les appareils de la Compagnie. Sur les aérodromes de Bâle et de Genève, la « Swissair » possède également des succursales disposant d'un service commercial et technique.

La « Swissair », au capital de 800.000 francs suisses, a été créée en 1931 par la fusion de l'« Ad-Astra-Aéro » de Zurich (fondée en 1919) et de la « Balair » de Bâle (fondée en 1926), deux sociétés qui ont fait œuvre de pionniers en faveur du trafic aérien en Suisse.

De 1931 à 1935, la « Swissair » s'est si bien développée qu'elle est devenue une importante entreprise de transports par les airs. Les chiffres suivants permettent de se faire une idée de ce développement — rapide et considérable — malgré la crise économique.

	1931	1935
Kilomètres parcourus par les avions de la « Swissair »	724.476	1.025.952
Nombre de passagers transportés.....	11.487	21.927
Kilomètres-passagers (1)	1.743.000	6.252.300
Tonnes kilométriques (messageries, bagages et courrier postal) (2).....	92.548	148.221

Au fur et à mesure que la « Swissair » a grandi, son matériel a été renouvelé si bien

(1) C'est-à-dire nombre total des kilomètres parcourus individuellement par les passagers.

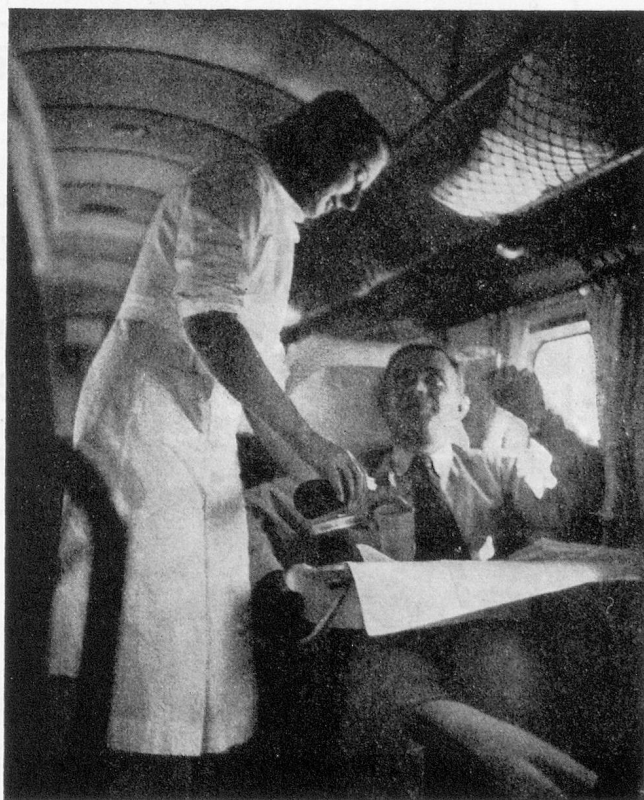
(2) C'est-à-dire poids des marchandises transportées multiplié par le nombre de kilomètres parcourus par ces marchandises.

qu'elle dispose aujourd'hui des appareils et des installations les plus modernes qui soient.

De 1931 à 1934, les avions Fokker F VIIb, équipés de trois moteurs Wright Whirlwind de 300 HP chacun formaient la base du parc des machines. Mais déjà en 1932, la « Swissair » a fait l'acquisition de deux avions Lockheed-Orion rapides (équipés chacun d'un moteur Wright « Cyclone » de 500 HP) qui ont assuré à titre d'essai le service Zurich-Vienne. L'accroissement de la vitesse moyenne — 270 km. à l'heure — qui put être réalisé de cette manière a exercé sur le public une attirance telle que l'introduction d'un service accéléré fut immédiatement envisagé par la « Swissair », sur toutes ses lignes. Néanmoins, la réalisation de ce projet n'a pu avoir lieu qu'à partir de 1934.

Pendant la saison de 1935, elle a mis en ligne cinq grands avions pour transports rapides, marque « Douglas », avec lesquels la Compagnie a desservi les principales métropoles européennes telles que Paris, Londres, Berlin, Amsterdam et Vienne. Ces appareils sont confiés à des pilotes expérimentés qui inspirent la plus grande confiance. Qui, du reste, ne les connaît pas, les Schaer, Kuenzle, Gerber, etc., qui depuis de longues années accomplissent leur tâche avec succès?

Malheureusement, le trafic Paris-Bâle-Zurich a dû être interrompu pendant les saisons d'hiver pour des raisons financières; mais sans doute le moment viendra-t-il également où ce trafic sera exploité pendant toute l'année, comme c'est le



Confort à bord d'un avion Douglas



Le pilote Jean Schaer, qui a accompli plus d'un million de kilomètres de vol

Ce tarif s'applique également aux traversées de Suisse en France.

Franchise de bagages : 15 kilos.

Pour les marchandises (messageries) :

	Francs français (par kilo)
Paris-Bâle ou vice-versa	3. »
Paris-Zurich ou vice-versa	3,50

Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus à Paris auprès des agents généraux de la « Swissair », c'est-à-dire la Compagnie Air-France (9, rue Auber), auprès des grandes agences de voyages et auprès de la Chambre de Commerce Suisse en France (16, avenue de l'Opéra), qui se tient volontiers à la disposition des intéressés.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que la « Swissair » ne borne pas son activité à assurer le service régulier d'un certain nombre de lignes internationales, mais qu'elle a repris aux anciennes compagnies aériennes suisses l'organisation de vols au-dessus des Alpes. Ainsi de très nombreux passagers peuvent chaque année admirer — du haut de l'un des avions de la « Swissair » — la magnificence de la nature alpestre qui se déroule à leurs pieds. La Compagnie « Swissair » tient un prospectus détaillé sur les vols alpestres à la disposition des personnes qui lui en feront la demande à l'aéroport de Zurich.

cas des lignes reliant la Suisse à Londres, Berlin, etc., etc.

Depuis les 19 et 20 avril, le public a donc de nouveau à sa disposition la ligne aérienne Paris-Bâle-Zurich qui, en plus du confort des avions « Douglas » offre l'avantage d'un gain de temps considérable, car le voyage de Paris à Zurich se fait environ en deux heures et quinze minutes, y compris la courte escale à Bâle. Bien que l'avion arrive assez tard en Suisse, les voyageurs ont encore de bonnes correspondances ferroviaires tant à Bâle (pour Berne, Lausanne, etc.) qu'à Zurich (pour Saint-Gall, Coire, etc.).

L'horaire de cette ligne, pour l'été 1936, est le suivant :

Le service n'est assuré que les jours ouvrables, ainsi que les jours de fêtes — suisses ou françaises — ne tombant pas sur un dimanche, tels que le jeudi de l'Ascension (21 mai), le lundi de la Pentecôte (1^{er} juin), le jour de la Fête Nationale Française (mardi 14 juillet), le jour de la Fête Nationale Suisse (samedi 1^{er} août), le jour de l'Assomption (samedi 15 août), etc.

Heures		Heures
16 45 départ ...	Paris (aéroport) ... arrivée	9 50
18 25 arrivée ...	Bâle (aéroport) ... départ	8 05
19 05 arrivée ...	Zurich (aéroport) ... départ	7 30

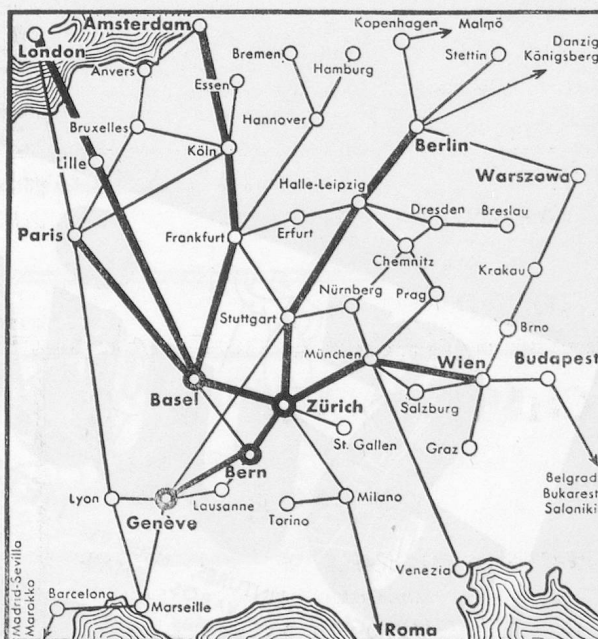
Quant aux tarifs, ils s'établissent comme suit :

Pour les passagers :

	Francs français
Paris-Bâle (simple course)	290. »
Paris-Zurich (simple course)	350. »
Paris-Bâle (aller et retour)	495. »
Paris-Zurich (aller et retour)	595. »

Trafic aérien Paris-Lyon-Genève

Nous avons vu, au début de cet exposé, que les relations aériennes franco-suisse étaient as-



Réseau européen de la "Swissair" et des autres Compagnies aériennes
 — = "Swissair"
 — = autres compagnies

LAIT CONCENTRÉ SUCRÉ
la santé de bébé
FARINE LACTÉE
l'aliment idéal des enfants
LAIT CONCENTRÉ NON SUCRÉ "IDÉAL"
Le précieux auxiliaire de la ménagère

NESTLÉ

Swinox
MET TOUT A NEUF SANS EFFORT
EN VENTE PARTOUT
 ECHANTILLONS : 14, RUE FROMENT, PARIS-XI

BOÎTE ROUGE : PEINTURES, MEUBLES
 BOÎTE BLANCHE : LAVABOS, ÉMAIL
 BOÎTE BLEUE : PAPIERS PEINTS, PLAFONDS

surées par l'exploitation de deux lignes. Nous venons d'étudier celle de Paris à Zurich, *via* Bâle. Voyons maintenant celle de Paris à Genève, *via* Lyon, qui est exploitée par la Compagnie « Air-France ».

Genève, contrairement à ce qui existe jusqu'à maintenant pour Zurich, a l'avantage d'être relié à Paris — par la voie des airs — pendant toute l'année; un service supplémentaire est même organisé pendant la saison estivale, comme on le voit par l'horaire suivant :

7 00*	11 00	dép. Paris (aéroport) . arrivée ↑	15 45	—
9 15	13 30		dép. Lyon (aéroport) . arrivée	13 15 8 55*
10 00*	14 15			arr. Genève (aéroport) départ ↓

* Services exploités du 2 juin au 31 août seulement, tous les jours ouvrables, sauf le lundi.

Pour ce qui est du coût du voyage, il résulte des tarifs suivants :

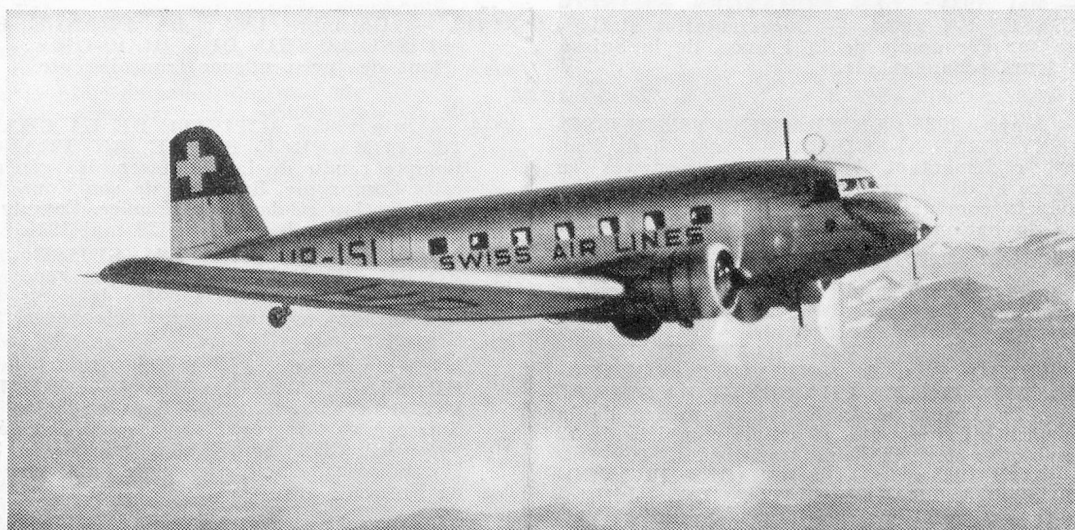
<i>Pour les passagers :</i>	Francs français
Paris-Genève (simple course).....	400. »
Paris-Genève (aller et retour).....	720. »

Ce tarif s'applique également aux traversées de Suisse en France.

<i>Pour les marchandises (messageries) :</i> (par kilo)	Francs français
Paris-Genève ou vice-versa.....	4 50

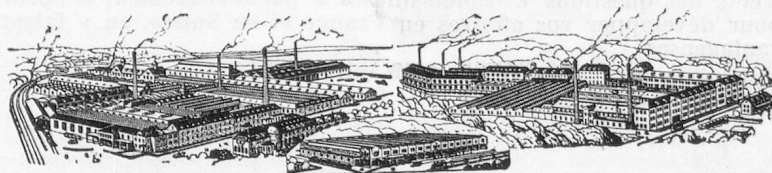
Les passagers pour Lausanne peuvent emprunter à Genève soit les services aériens de raccordement, soit les excellentes correspondances ferroviaires à l'arrivée des avions.

Nous n'avons pas besoin de rappeler à nos lecteurs la grande activité de la Compagnie « Air-France », qui compte parmi les plus grandes Compagnies de navigation aérienne du monde, son réseau — d'une longueur de 40.000 km. — s'étendant aux trois continents.



Avion Douglas photographié en plein vol

TRÉFILERIES RÉUNIES S.-A. BIENNE (Suisse)



FERS et ACIERS ÉTIRÉS DE PRÉCISION, en tous profils, pour Construction
Vis et Décolletages, ARBRES DE TRANSMISSIONS
FERS et ACIERS (Feuillard) laminés à froid