Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 26 (1946)

Heft: 10

Artikel: Trafic aérien suisse : le problème des aérodromes, de l'organisation des sociétés aéronautiques et des relations aériennes de la Suisse avec les différents pays

Autor: Bratschi, Charles

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888765

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: 14.07.2025

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

L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN

TRAFIC AÉRIEN SUISSE

Le problème des aérodromes, de l'organisation des sociétés aéronautiques et des relations aériennes de la Suisse avec les différents pays

par

Charles Bratschi
Directeur de l'aéroport de Genève-Cointrin

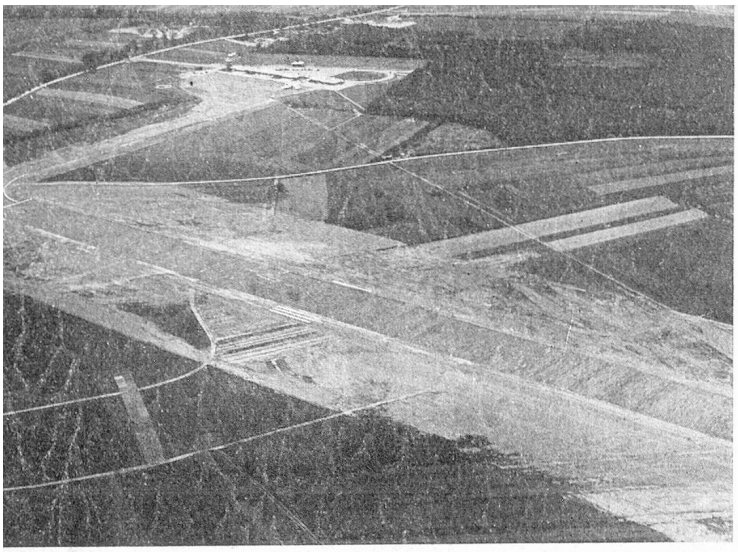
Rétrospective

Le 13 février 1945, le Conseil fédéral déposait à l'Assemblée fédérale un message concernant le développement des aérodromes civils suisses. Il y traitait entre autres de la situation de la Suisse dans le trafic aérien au double point de vue des développements antérieurs et des perspectives d'avenir.

Jusqu'avant cette dernière guerre, la politique suisse en matière de trafic aérien s'était donné pour but principal de soutenir la capacité de concurrence de l'exportation suisse, de notre commerce et de nos banques. Parallèlement elle devait satisfaire aux besoins de l'industrie touristique.

Les efforts conjugués en ce sens de l'initiative privée et des pouvoirs publics permirent la réalisation d'un réseau aérien suisse dont les lignes exploitées, en 1938, atteignaient une longueur de 7.724 kilomètres. Il comportait un trafic interne entre les principales villes du pays et des liaisons avec la France, l'Allemagne, l'Angleterre et la Tchécoslovaquie. Deux entreprises de transports aériens assuraient l'exploitation du réseau ; Swissair pour les lignes internationales et Alpar pour les services internes.

L'ouverture des hostilités en 1939 apporta de sérieuses restrictions dans l'exploitation de notre réseau aérien. La mobilisation entraîna l'arrêt de toute activité aérienne civile à l'intérieur du pays. D'autre part, de 13 lignes avec l'étranger, il n'en subsista plus qu'une ou deux jusqu'en 1944, mais elles durent être suppri-



L'AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE

mées à cette époque à cause de l'intensification de la guerre aérienne.

En ce qui concerne l'avenir, il apparut bien vite que cette guerre permettrait à l'aéronautique de réaliser des progrès considérables qui auraient des répercussions énormes sur l'aviation du temps de paix. Tout en démontrant que le slogan « La Suisse est la plaque tournante du trafic aérien » n'était pas fondé, compte tenu spécialement de la topographie de notre pays, nos autorités insistèrent sur l'importance de la navigation aérienne pour la Suisse.

En effet, il fallait, comme par le passé, assurer nos communications aériennes avec l'étranger pour mettre à la disposition du monde des affaires en Suisse les mêmes avantages, en particulier une rapidité égale, que ceux dont il dispose dans d'autres pays. Cette politique supposait la solution de deux problèmes importants, à savoir :

I. La création d'une infrastructure adéquate ;

II. L'adaptation du matériel volant de nos entreprises de transports aériens.

Infrastructure

Avant la guerre, la Suisse disposait de trois aérodromes douaniers de 1re classe :

Bâle-Birsfelden,
Genève-Cointrin,
Zurich-Dubendorf,

qui se répartissaient le trafic aérien international, alors que les aérodromes douaniers de 2e classe de

Berne-Belpmoos,
Lausanne-La Blécherette,
St. Gall-Altenrhein

étaient utilisés pour le trafic intérieur. Les aérodromes douaniers de 3e classe de la Chaux-de-Fonds-Les Eplatures et de Locarno-Magadino complétaient avantageusement cette infrastructure qui permettait une répartition heureuse du trafic aérien entre les régions intéressées du pays.

Toutefois, l'utilisation des trois plus grandes places suisses dans le trafic aérien d'après-guerre posait déjà des problèmes d'une grosse importance qu'il fallait résoudre rapidement. En effet, l'aérodrome de Bâle-Birsfelden était déjà fortement handicapé par les installations du port du Rhin et il était menacé encore par la construction d'une usine hydroélectrique et de bâtiments industriels qui devaient empiéter sur ses pistes.

L'aérodrome de Zurich-Dubendorf, qui était la plus grande place d'aviation de Suisse, était également le centre d'entraînement le plus important de l'aviation militaire. Cette place était alors utilisée au maximum de ses possibilités et il était indispensable d'apporter des réformes profondes à ses conditions d'exploitation.

L'aérodrome de Genève-Cointrin était de dimensions nettement insuffisantes pour les avions rapides qui devaient être mis en service en 1937 déjà. Trop petites aussi ses installations techniques, spécialement celles pour la réception des voyageurs qui ne permettaient de remplir que de façon bien imparfaite les fonctions qui leur étaient dévolues.

Des difficultés du même ordre se faisaient déjà sentir pour les autres aérodromes suisses, particulièrement pour celui de Lausanne-La Blécherette et de Berne-Belpmoos.

Tenant compte de cette situation, l'Assemblée fédérale décida, le 22 juin 1945, d'accorder des subventions :

a) pour construire et aménager des aéroports près de Bâle, Berne, Genève et Zurich pour le trafic continental ;

b) pour la transformation de l'aéroport de Zurich en aéroport intercontinental de la Suisse ;

c) pour la construction ou l'amélioration d'aérodromes régionaux suisses.

En même temps, l'Assemblée fédérale accordait une subvention pour l'agrandissement de l'aéroport de *Genève-Cointrin* en insistant pour que la piste en béton de 1.200 mètres fût construite sur 2.000 mètres de longueur.

En effet, dès 1938, les autorités genevoises envisagèrent d'agrandir l'aéroport de Cointrin. Un plan d'aménagement fut étudié et mis au point. Les terrains nécessaires furent achetés en 1939 et en 1941 les travaux commencèrent. L'absence de tout trafic sur l'aéroport permit de les accélérer dans une très large mesure en utilisant des engins mécaniques puissants. Le plan d'alors consistait à porter la longueur du terrain à 1.800 mètres et à construire une piste artificielle en béton de 1.000 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur.

Vers la fin de 1942, le plan d'aménagement fut modifié pour tenir compte des progrès déjà réalisés en aéronautique. La longueur de la piste fut alors

fixée à 1.200 mètres. Puis, sur la demande des autorités fédérales, un nouvel agrandissement fut décidé, qui limitait le terrain à 3.000 mètres de longueur et la piste en béton à 2.000 mètres.

Aujourd'hui, les travaux sont pratiquement terminés, la piste est utilisée journellement sur ses 2 kilomètres de longueur. L'aéroport de Genève-Cointrin est le plus grand et le plus moderne de Suisse. Grâce à lui, notre pays participe à l'exploitation du réseau mondial et déjà les plus grands avions de transport d'aujourd'hui utilisent régulièrement sa piste, de jour comme de nuit.

Les autorités de Bâle, Berne, Lausanne et Zurich se préoccupent aussi de l'agrandissement de leurs places d'aviation. Des solutions ont déjà été arrêtées et sont en voie de réalisation.

Bâle construit son aéroport sur territoire français à proximité de Blœtzheim près de Mulhouse. L'entente qui est intervenue à ce sujet avec les autorités françaises apporte une solution aussi heureuse que nouvelle au problème de notre infrastructure. Elle démontre nettement le caractère international de l'aviation de transport d'aujourd'hui. L'aérodrome de Bâle-Mulhouse dispose déjà d'une piste provisoire en grille qui est utilisée régulièrement.

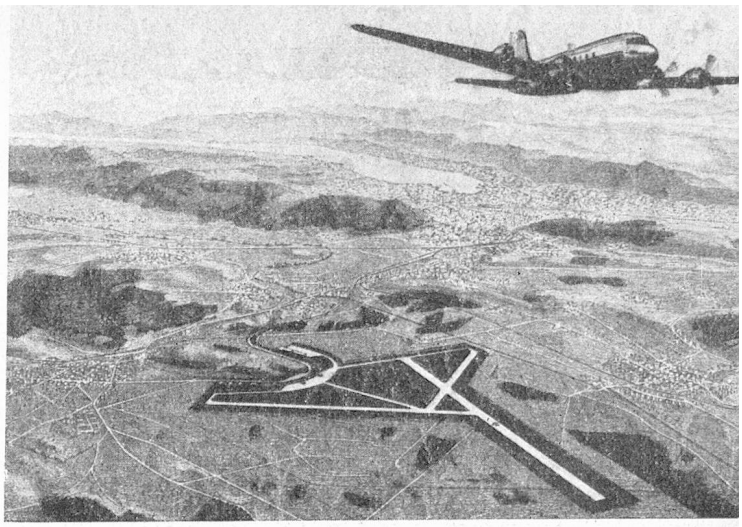
Le peuple zurichois a voté cette année les crédits nécessaires à la construction d'un grand aéroport à *Kloten*. Les travaux sont poussés activement et il est possible que cette place soit utilisable en partie en 1947. Jusque-là, les avions utilisent l'aérodrome de Dubendorf.

De leur côté, les autorités lausannoises sont prêtes à entreprendre la construction d'un nouvel aérodrome à *Ecublens*, sitôt que le verdict populaire aura été prononcé. Cet aérodrome sera exploité en commun avec l'aviation militaire, ce qui permettra d'abandonner la place de La Blécherette inapte aux avions modernes.

L'infrastructure suisse est en bonne voie de réalisation. L'an prochain éventuellement ou dans deux années elle sera complète. Notre pays sera alors à même de s'intégrer au réseau aérien mondial d'une façon complète, mais on peut dire qu'aujourd'hui déjà, une partie de sa politique en matière de trafic aérien est réalisée et ceci grâce à la perspicacité des autorités genevoises qui, en étroite collaboration avec l'Office aérien fédéral, ont réalisé le premier aéroport suisse ouvert au trafic intercontinental.

Compagnies aériennes

L'exploitation du réseau aérien a été effectuée jusqu'ici en pool avec les entreprises des différents pays intéressés. Ce système ne sera certainement pas abandonné à l'avenir car il offre des avantages nombreux. Il crée entre autres une certaine émulation entre les exploitants qui auront à cœur de mettre en service un matériel adéquat doté des derniers perfectionnements apportés en aéronautique.



PROJET D'AÉROPORT A ZURICH-KLOTEN

Il était bien évident, dans ces conditions, que nos entreprises suisses de transports aériens se trouvaient, au lendemain de cette guerre, dans une situation peu privilégiée, car elles n'avaient pu bénéficier des progrès considérables réalisés dans le domaine de l'aviation durant ces dernières années.

Au contraire, l'inactivité forcée à laquelle elles furent soumises à la suite de la mobilisation de 1939 les obligèrent à faire des prodiges pour conserver un parc d'avions et un personnel navigant prêt à reprendre du service. Grâce à l'aide des deniers publics et en consentant elles-mêmes de lourds sacrifices, nos entreprises de transports aériens franchirent le mauvais pas, dans le courant de 1945, et se présentèrent à la reprise du trafic avec une capacité presque égale à celle qu'elles avaient en 1939.

L'exploitation du trafic aérien suisse était assurée, jusqu'avant la guerre, par deux sociétés distinctes, Alpar et Swissair, ayant leur siège respectivement à Berne et Zurich.

Swissair était chargée des lignes internationales qu'elle sillonnait depuis les aérodromes de Bâle, Genève et Zurich. Alpar, de son côté, exploitait le trafic interne et assurait les correspondances nécessaires au départ et à l'arrivée des lignes internationales.

Aujourd'hui, cette organisation subsiste en principe, mais Alpar effectue des vols réguliers sur Lyon et Marseille, car le trafic interne a presque complètement disparu.

Nos autorités se sont préoccupées de donner une structure plus solide au trafic aérien suisse en demandant que les forces qui l'animent soient groupées. Elles seraient désireuses de voir la fusion de nos deux entreprises de transports aériens en une seule compagnie nationale de caractère privé, mais qui grouperait les intérêts de l'Etat, des cantons et des communes ainsi que ceux des corporations de l'industrie et du commerce.

La solution de ce problème n'a pas encore été trouvée, et nos deux entreprises se sont bornées à augmenter leur capital-actions. Swissair va porter le sien de 1 à 20 millions de fr. s., pour financer son programme d'expansion qui prévoit entre autres

des liaisons régulières avec New-York, l'Amérique du Sud et les Indes. Son parc d'avions comprend actuellement :

2 Douglas DC 2 de 14 places chacun.
7 Douglas DC 3 de 21 places chacun.
3 Douglas Dakota réservés au transport de courrier postal et de fret.

Elle recevra, cette année encore, 4 Douglas DC 4 de 44 places qu'elle utilisera sur les grandes lignes. De plus, elle dispose de quelques avions plus petits et d'un ancien modèle pour vols spéciaux.

Alpar a augmenté son parc de 3 Douglas Dakota qu'elle mettra bientôt en service pour le transport des passagers et du fret.

La discussion sur les projets de fusion de nos deux entreprises reste ouverte et il faut espérer qu'une solution pratique interviendra qui permettra à notre trafic aérien de se développer favorablement, au mieux des intérêts du pays tout entier.

Réseau aérien

Le réseau aérien suisse s'étend déjà à toutes les grandes villes européennes. Pour 1947, les liaisons régulières suivantes sont prévues :

Zurich-Paris.
Londres.
Amsterdam.
Copenhague-Stockholm.
Prague-Varsovie.
Vienne-Bucarest.

Bâle -Paris.
Bruxelles-Amsterdam.
Londres.

Berne -Paris.
Londres.
Bruxelles.

Genève-Marseille-Barcelone.
Marseille-Alger.
Bruxelles-Amsterdam.
Londres.
Paris.

Bâle -Amsterdam.
Londres.

Genève-Stockholm.
Madrid-Lisbonne.
Rome-Le Caire.

Suisse -New-York.
Rio-Buenos-Aires.

Le total de kilomètres parcourus sera d'environ 4,41 millions par année.

De nombreuses compagnies étrangères effectueront des vols à destination de notre pays ; en particulier Air-France, la K. L. M., l'A. B. A., la B. E. A. C. et Sabena. Leur trafic se répartit entre les aérodromes de Bâle, Genève et Zurich. De plus, la compagnie américaine Trans-World-Airline (T. W. A.), qui exploite depuis plusieurs mois déjà une ligne Amérique-Egypte, fait escale à Genève trois fois par semaine et dans chaque sens. La Suisse participe ainsi au réseau aérien mondial et pourra le faire plus activement dès que nos équipages se seront familiarisés avec la conduite des gros avions.

Trafic franco-suisse

Le trafic aérien entre la Suisse et la France, qui emprunte les lignes Paris-Genève, Paris-Zurich et Paris-Bâle, est très important. L'avion est en effet le moyen de transport le plus indiqué sur ces parcours puisqu'il offre la possibilité aux hommes d'affaires d'effectuer le déplacement aller et retour en un seul jour et qu'il permet aux touristes de se déplacer confortablement et très rapidement entre nos deux pays.

Du point de vue des échanges possibles entre la France et la Suisse, il faut admettre que l'avion constitue le moyen d'écoulement rapide des marchandises périssables, poissons et marée, dont l'importation en Suisse atteint un niveau considérable. L'avion se prête de façon parfaite au transport des marchandises précieuses, des produits d'horlogerie, qui sont autant de possibilités d'échanges.

Aujourd'hui, l'avion est utilisé comme moyen de transport mixte, c'est-à-dire qu'il assure à la fois le service des voyageurs et des marchandises. Cette solution n'est pas entièrement satisfaisante, car elle limite dans une large mesure le transport du fret qui ne peut être accepté que sous un volume et un poids restreints. L'avion-marchandises sera certainement mis en service sur des lignes régulières. Il est utilisé déjà pour des vols spéciaux lors de transports urgents. Ainsi des avions sont venus récemment à Genève pour y chercher les aubes d'une turbine hydraulique et le matériel indispensable pour réparer et remettre en marche un groupe d'une usine électrique importante.

Mais il est aussi indiqué pour le transport des marchandises de haute valeur, des marchandises périssables et, dans ces domaines, nos deux pays offrent des possibilités d'échanges considérables.

Les considérations qui précèdent ont fait nettement apparaître l'importance des relations aériennes entre la France et la Suisse. On peut être assuré que l'avenir verra un développement encore accru qui contribuera à resserrer toujours plus les liens entre nos deux pays.

Charles Bratschi.