

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 38 (1958)
Heft: 4

Artikel: Swissair développe le transport des marchandises
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886426>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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



Chargement de fret à bord d'un Convair-Metropolitan

Swissair développe le transport des marchandises

Le transport des marchandises par avion a pris un essor extraordinaire depuis la fin de la dernière guerre. De 1947 à 1955, leur volume dans le monde a quintuplé.

Swissair, pour sa part, a augmenté dans une très forte mesure son tonnage de fret au fur et à mesure que son parc d'avions s'accroissait et que son réseau de lignes s'étendait. Exprimé en tonnes-kilomètres, le fret transporté par les avions de Swissair était, en 1947, première année normale après la guerre, de 582.152 pour atteindre, en 1956, 11.852.095 et, en 1957, 15.812.244. Il ressort d'une très intéressante étude du Dr W. Hill sur l'importance du trafic aérien pour la Suisse, que la charge des avions de lignes se compose, aujourd'hui, pour un septième environ, de marchandises. La part du fret dans les recettes totales des compagnies aériennes s'accroît régulièrement et on prévoit que si l'évolution actuelle se poursuit, le poids des marchandises transportées et celui des passagers tendront, vers 1970, à être sensiblement équivalents.

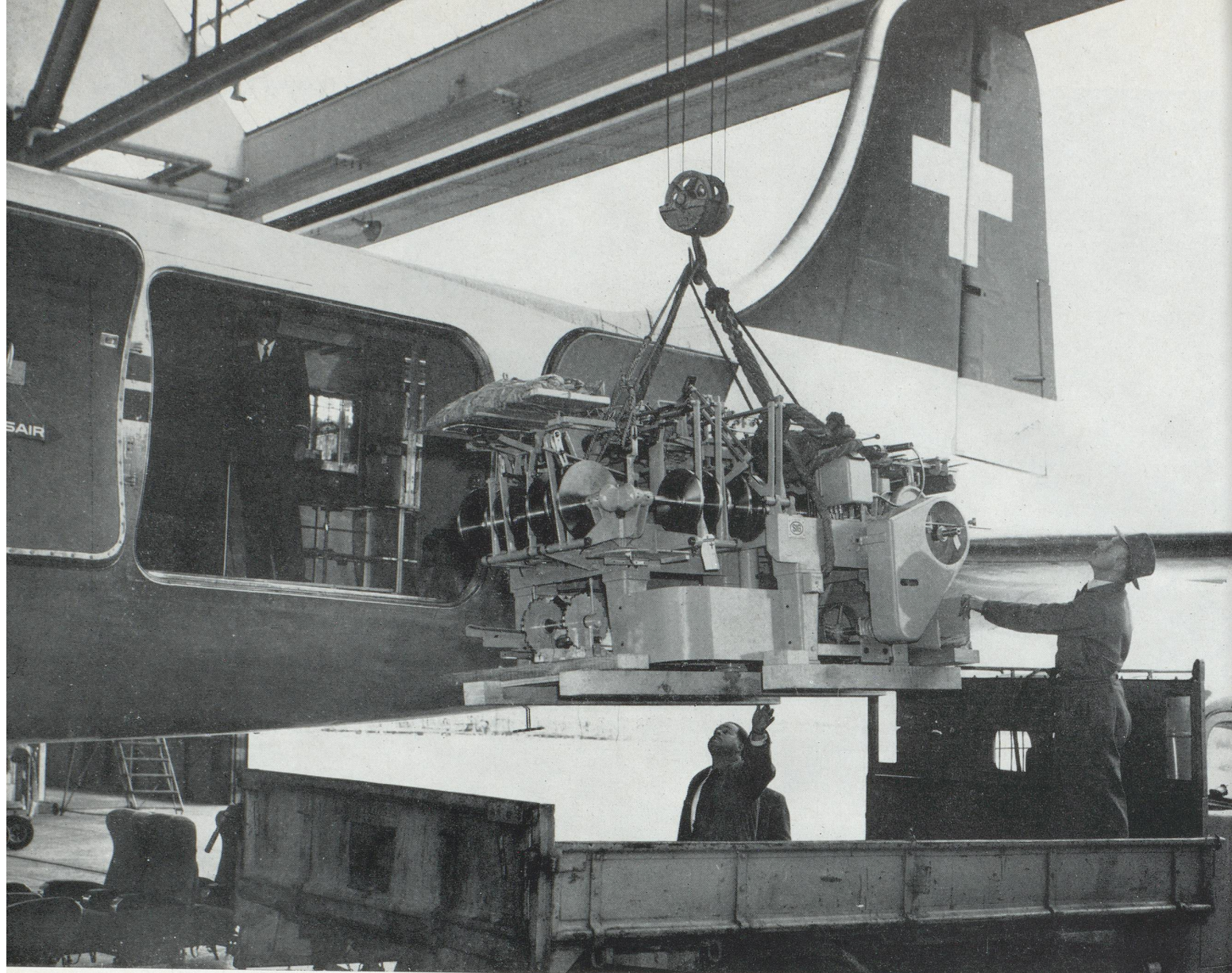
Sur les aéroports suisses, le transport des marchandises par la voie aérienne

atteignait, en 1946, 1.244.042 kilos pour passer, en 1956, soit dix ans après, à 22.696.640 kilos. Ces chiffres éloquentes soulignent le rôle toujours plus important de l'avion dans le transport des marchandises. Si l'on considère les importations et exportations, réparties en catégories de marchandises et en poids, on constate qu'en 1946 les denrées alimentaires comptaient avec 20,4 % parmi les importations les plus importantes. Mais cette part s'est réduite depuis lors et n'est plus que de 3 % en 1954. Aujourd'hui, les avions ne transportent plus guère que les marchandises de haute valeur, mais facilement périssables, comme le poisson de mer, les fruits, etc. Par contre, les fleurs coupées, les plantes et les semences sont généralement expédiées par avion. Toutefois, parmi les importations, ce sont les textiles et les autres articles de la branche du vêtement, y compris les articles de cuir, qui représentent le 20 % des importations de 1954. Notons enfin que les métaux précieux, les journaux et imprimés, les instruments et appareils de précision, sont parmi les marchandises les plus fré-

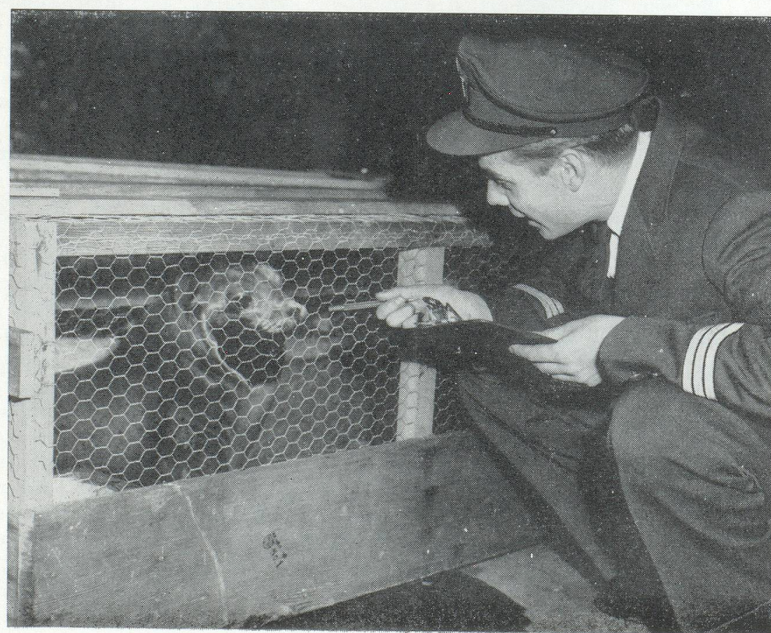
quement transportées par avion.

En ce qui concerne les exportations de Suisse, les produits d'exportation les plus importants sont les montres, les textiles, les articles de vêtement, machines et appareils de précision, produits chimiques et pharmaceutiques. En 1954, ces articles représentaient le 84 % du total des exportations par avion. Les montres et pièces de montres représentaient, à elles seules, plus d'un tiers et, en 1955, plus de la moitié des exportations de l'horlogerie, soit 761.000 kilos, ont emprunté la voie aérienne.

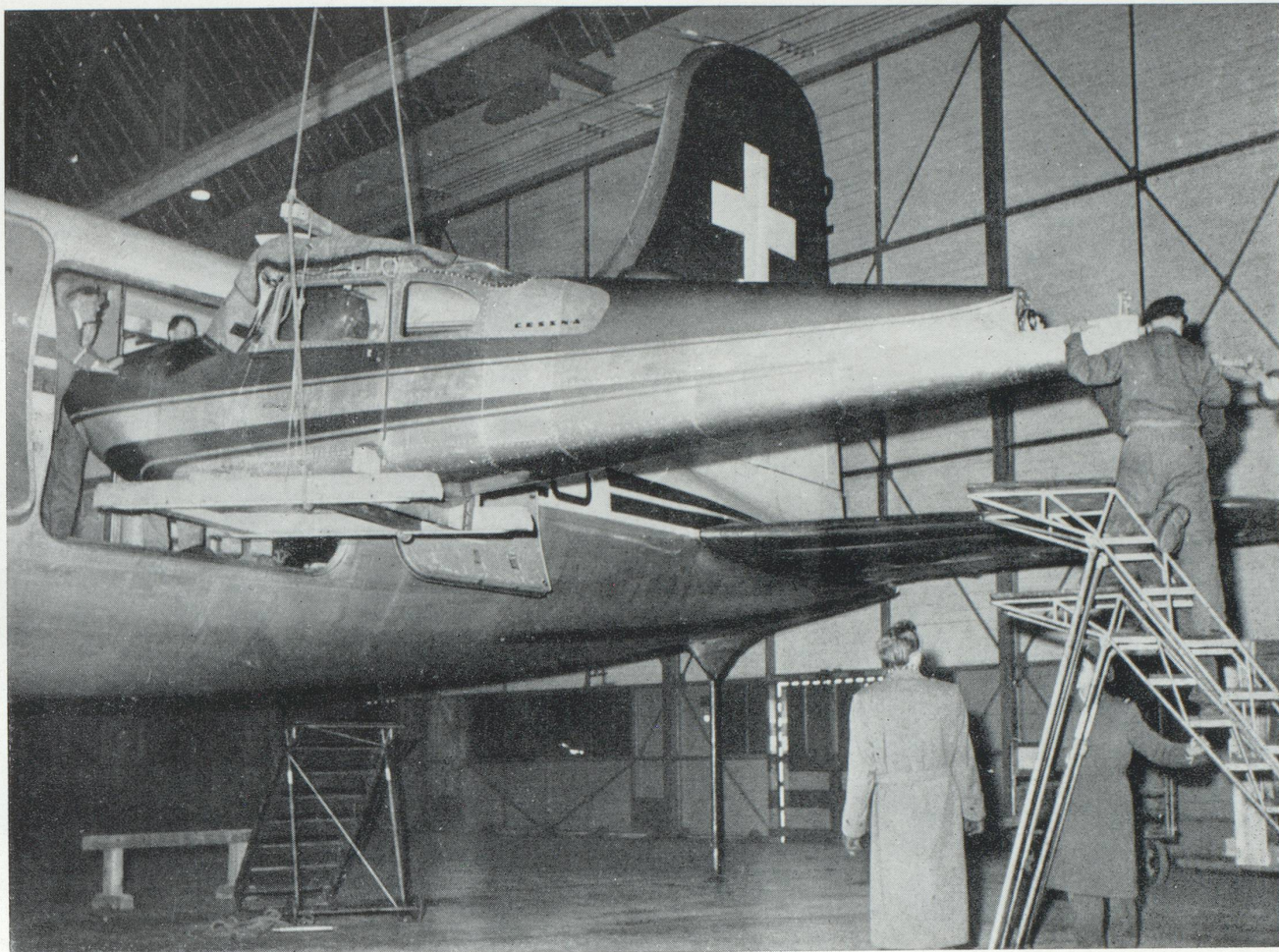
On peut se demander pourquoi ces marchandises sont de plus en plus expédiées par la voie aérienne et quels en sont les avantages sur les autres modes de transport. D'une part, les dépenses d'emballage sont beaucoup plus réduites, aussi bien en matériel qu'en salaire. Ces emballages, plus sommaires, sont aussi plus légers et le poids brut subit une diminution moyenne de 20 % par rapport au poids brut d'un envoi destiné au transport combiné par chemin de fer et par bateau. D'autre part, en comparaison avec le transport terrestre et maritime,



▲ Chargement d'une machine à emballer les biscuits, d'un poids de 2 150 kg, pour son transport par DC-4 de Swissair, de Zurich à Londres



L'interview d'un passager de marque ! ▶



« Mettre les petits avions dans les grands ! »

les risques de perte et d'avarie sont certainement moindres, le fret aérien étant transporté directement à son point de destination. En conséquence, les primes d'assurance marchandises subissent encore une réduction. Enfin, la rapidité du transport permet de réduire les stocks et, par conséquent, des immobilisations de capitaux. Le service des intérêts s'en trouve allégé en même temps que les frais de magasinage.

Les tarifs, au fur et à mesure que le transport des marchandises par voie aérienne s'intensifie, sont en baisse constante. Si le taux moyen était encore de 2 fr. 65 par tonne-kilomètre en 1946, il passait, en 1949 déjà, à 1 fr. 65, en 1952 à 1 fr. 49 et en 1956 à 1 fr. 10. Le tarif normal s'applique jusqu'à 45 kilos, les envois lourds bénéficient d'un rabais sur quantité s'élevant à 25 % du tarif normal. A côté du tarif normal, divers tarifs spéciaux

s'appliquent à de nombreuses catégories de marchandises avec des réductions allant jusqu'à 60 % du tarif normal. Ces tarifs spéciaux ont pour but de permettre l'expédition, par voie aérienne, de certaines marchandises pour lesquelles le tarif normal entraînerait un renchérissement difficilement supportable. Pour les métaux précieux et les montres, la valeur spécifique en est si élevée que les frais de transport par air ne représentent jamais qu'une faible fraction. Dans l'industrie textile, ce sont surtout les envois urgents qui sont confiés à l'avion. Les textiles précieux comme les broderies, par exemple, et les articles de mode, sont expédiés généralement par avion; le client américain exige, en effet, du fournisseur suisse le même délai de livraison que de son fournisseur américain. Or, pour des articles de mode faits sur commande, il serait impossible de les livrer en temps voulu

s'ils ne pouvaient être transportés par avion.

Dans la branche des machines, la possibilité d'envoyer des pièces de rechange par avion a une grande importance. Si une machine était immobilisée pour une longue durée, les pertes qui en résulteraient dépasseraient de beaucoup les frais de transport par avion.

Ces quelques considérations expliquent pourquoi le transport du fret par avion s'étend constamment et que certaines compagnies aériennes ne transportent que des marchandises. Rappelons aussi que sur sa ligne vers les États-Unis, Swissair met en service, une fois par semaine, un DC-4 destiné exclusivement au transport du fret. Un avion-cargo DC-6A a été commandé afin d'accroître et de mieux assurer le transport de fret. Cet appareil sera livré à Swissair en octobre 1958.