

# L'avenir des relations aériennes franco-suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **53 (1973)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887406>

## **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.

# L'avenir des relations aériennes franco-suisse

Les premières liaisons aériennes régulières entre la France et la Suisse furent créées il y a plus de quarante et un ans, en mai 1931. Il s'agissait des lignes Paris-Bâle-Zurich et Paris-Genève via Lyon, exploitées en pool par Swissair, qui venait d'être fondée, et deux Compagnies aériennes françaises qui, par la suite, donnèrent naissance à Air France. Les appareils utilisés étaient des Fokker FVIIa et FVIIb pouvant transporter de 8 à 10 passagers à une vitesse de croisière n'excédant pas 190 km/h.

Se rendre en avion de Paris en Suisse était alors un véritable « voyage » pour ne pas dire une « expédition ». Il fallait 3 heures 20 minutes pour effectuer le trajet le Bourget-Lyon-Genève et 3 h 25 pour joindre Paris à Zurich, via Bâle.

Aujourd'hui, il faut souvent plus de temps pour aller en voiture de la Place de l'Opéra à l'Aéroport d'Orly qu'un Jet n'en met pour relier Orly à Genève (moins de 50 minutes de vol).

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1972, date d'entrée en service de l'horaire d'hiver, 149 vols par semaine sont assurés entre la France et la Suisse (et autant dans l'autre sens) par des appareils des Compagnies aériennes Swissair et Air France. Trois villes suisses (Genève, Zurich et Bâle) bénéficient de liaisons avec la France et cinq villes françaises (Paris, Nice, Bordeaux, Toulouse et Marseille) sont reliées par avion à la Suisse. Au début de l'année prochaine Rousseau Aviation ouvrira probablement une ligne Nantes-Clermont-Ferrand-Genève.

Presque toutes ces liaisons sont assurées avec des Jets. Swissair utilise exclusivement des Douglas DC-9, quant à Air France, elle exploite ses liaisons avec des « Caravelle » et des Boeing 727.

On devrait dépasser, pour la première fois cette année, le million de passagers transportés entre la France et la Suisse.

Ces chiffres peuvent à première vue paraître réjouissants et laisser bien augurer de l'avenir des relations aériennes franco-suisse.

En fait, si l'on examine plus en détails la nature du trafic aérien entre les deux pays on s'aperçoit qu'il se concentre surtout sur les axes Paris-Genève-Zurich et Nice-Genève-Zurich. Ainsi, la liaison entre Paris et Genève, avec environ 500 000 passagers transportés en 1971, figurait en seconde position (après Paris-Londres) des liaisons européennes dans les statistiques publiées par l'Aéroport de Paris.

Contrairement à ce qui se passe, par exemple, en Allemagne ou en Italie, où les principales métropoles régionales bénéficient de nombreuses liaisons directes avec l'étranger, en France, en dehors de Paris, seule Nice est

dans ce cas en ce qui concerne des liaisons quotidiennes avec la Suisse.

En fait, à part la création relativement récente de deux liaisons Air France par semaine Bordeaux-Toulouse-Genève, les seules améliorations constatées au cours des années passées dans les relations franco-suisse auront été une augmentation du nombre des fréquences et l'utilisation d'appareils plus gros et plus modernes sur les lignes entre Paris et Nice et la Suisse.

Si l'on envisage l'avenir, il n'est pas exclu que Swissair exploitera elle aussi la ligne Bordeaux-Toulouse-Genève. De même la compagnie aérienne suisse devrait relier Marseille à la Suisse, suivant ainsi l'exemple d'Air France qui vient de créer avec un appareil de la compagnie de troisième niveau Air Alpes une liaison Marseille-Genève, opérant 5 fois par semaine.

Et puis, bien sûr, il faudra que la liaison aérienne entre Lyon et la Suisse, interrompue par la dernière guerre, renaisse un jour puisqu'elle est réclamée depuis longtemps par les milieux intéressés, tant lyonnais, genevois, que de la Suisse orientale et qu'il est anormal que la métropole de la Région Rhône-Alpes soit la seule ville européenne de cette importance à ne pas être reliée directement par avion aux deux grandes cités helvétiques.

Dans un avenir plus lointain, il deviendra nécessaire d'envisager des liaisons Nantes-Suisse, Lille-Suisse et aussi des liaisons saisonnières entre la Corse et la Suisse.

Il est à remarquer qu'à l'encontre de ce qui existe avec les autres pays voisins, il n'y a pas actuellement entre la France et la Suisse d'accord aérien bilatéral signé par les gouvernements des deux pays. L'attribution de droits de trafic à Swissair ou à Air France se fait sur la base de concessions pour certaines lignes, en tenant compte du principe de la réciprocité.

Comme il n'est pas possible, pour répondre à la demande, d'augmenter indéfiniment les fréquences des vols, il deviendra nécessaire de mettre en service, en priorité sur les lignes entre Paris et la Suisse, des appareils à plus grande capacité. D'abord, en 1974, des Convair 990 « Coronado », ensuite, vers 1975, des avions « gros porteurs » qu'ils soient de type européen (Airbus A-300) ou américain (DC-10, DC-11, version court-courrier du B-747).

Ainsi, que ce soit par l'accroissement du nombre d'escales desservies dans chacun des deux pays, par l'augmentation des fréquences et par l'utilisation d'appareils de plus en plus modernes et adaptés à un trafic dense, l'avenir des relations aériennes franco-suisse se présente sous d'excellents auspices. Ces relations devront s'adapter aux besoins de deux voisins dont les échanges commerciaux ne pourront aller qu'en s'accroissant.