Développement des liaisons aériennes franco-suisses

Autor(en): **Allemann, Jean-Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **68 (1988)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887307

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

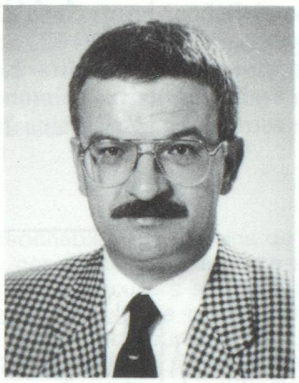
Développement des liaisons aériennes franco-suisses

EN 1987, AIR FRANCE ET SWISSAIR ONT TRANSPORTÉ 1 164 000 PASSAGERS ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE ET VICE-VERSA. POUR LES HUIT PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 1988, CE SONT 791 000 PASSAGERS QUI ONT EMPRUNTÉ LES LIAISONS DES DEUX COMPAGNIES, CE QUI REPRÉSENTE UNE AUGMENTATION DE 4 % PAR RAPPORT À LA MÊME PÉRIODE DE L'ANNÉE DERNIÈRE.

Le 1er avril dernier, un nouvel accord de coopération commerciale entre Air France et Swissair est entré en vigueur pour une période de trois ans. Par cet accord, les deux compagnies ont confirmé leur désir réciproque de développer le trafic France-Suisse vv. et d'assurer une exploitation optimale des possibilités existantes du marché, ainsi que d'établir les conditions préalables à une opération économique des deux partenaires sur ce secteur.

Parmi les conséquences pratiques du nouvel accord, depuis le 28 mars 1988, Swissair dessert Bordeaux au départ de Genève. Ainsi, chaque matin, du lundi au samedi, un Saab SF 340 de Crossair effectue, pour le compte de Swissair, la rotation Genève-Bordeaux-Genève. Air France continue, de son côté, à exploiter, chaque soir, sa liaison Bordeaux-Genève-Bordeaux avec un Fokker F-28. Après Paris (1931), Nice (1949), Marseille (1974) et Toulouse (1983), la capitale de la Gironde est ainsi devenue la cinquième escale de Swissair en France.

Depuis mi-juillet dernier, Swissair et Air France desservent conjointement, avec un Saab SF-340 de Crossair, une nouvelle ligne entre Zurich et Marseille. Avec la liaison quotidienne Genève-Marseille, déjà assurée par un DC-9 Swissair, la grande cité Phocéenne bénéficie donc, dorénavant, de deux liaisons par jour avec la Suisse.



Auteur

Jean-Pierre Allemann, Directeur Général pour la France de Swissair, Administrateur de la Chambre de Commerce Suisse en France.

Autre amélioration consécutive à l'accord, la desserte de la Suisse, au départ de Paris, a encore été renforcée par deux vols quotidiens supplémentaires : l'un, opéré par Air France, entre Paris et Zurich, l'autre, opéré par Swissair, entre Paris et Genève.

DE NOUVELLES LIAISONS PRÉVUES EN 1989

Ainsi, pour la première fois depuis de nombreuses années, les opérations aériennes entre la France et la Suisse ont connu à nouveau une phase d'expansion. Celle-ci n'est d'ailleurs pas terminée, puisque de nouvelles liaisons ou l'amélioration de liaisons existantes sont prévues pour le printemps 1989. En effet, avec l'introduction de l'horaire d'été, Swissair introduira, cinq fois par semaine, une liaison Zurich-Lyon-Zurich tandis qu'Air France opèrera, 6 fois par semaine, des vols Marseille-Genève-Marseille qui renforceront les fréquences déjà existantes assurées par Swissair entre Marseille et Genève et Zurich. D'autre part, à la même époque, un vol supplémentaire sera introduit sur l'axe Genève-Toulouse-Genève, tandis qu'une nouvelle liaison sera créée entre Toulouse et Zurich. Parallèlement, la liaison Swissair entre Genève et Bordeaux passera de six vols par semaine à une fréquence quotidienne.

Dans les années à venir, la coopération entre Air France et Swissair devrait également permettre l'amélioration des vols aller-retour dans la même journée ainsi que l'ouverture de nouvelles lignes entre la France et la Suisse.

QUELLES PERSPECTIVES APRÈS 1992 ?

Si la France fait partie de la CEE, la Suisse quant à elle s'interroge encore sur les relations qu'elle devra entretenir avec la Communauté européenne à partir de 1993. Pour sa part, Swissair appuie les efforts des autorités helvétiques en vue d'associer la Suisse à la CEE dans le domaine du transport aérien. Il s'agit, avant tout, d'éviter la scission de l'Europe en deux blocs et d'assurer à Swissair, sur un marché européen libéralisé, les mêmes droits et obligations qu'aux compagnies des États membres de la CEE, que ce soit avant ou après 1992. A une époque où l'on parle beaucoup de fusions, si Swissair souhaite coopérer avec d'autres compagnies, en Europe ou outre-mer, pour alléger ses coûts et améliorer son offre, elle ne veut pas pour autant renoncer à son identité nationale. ■