

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 119 (1993)  
**Heft:** 8

## Sonstiges

### 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:** 25.03.2026

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

## Swissair en Europe: l'heure de vérité

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

121

**P**eu à peu, nous mesurons les conséquences de l'isolationnisme décidé l'an dernier par les électeurs suisses et jugeons de la pertinence des arguments des opposants à l'EEE ou des sombres prédictions de ses partisans. Un premier bilan sera présenté le mois prochain par le Conseil fédéral: inutile donc d'anticiper. On peut se contenter de constats sur quelques points où l'attitude de la Communauté à notre égard s'est déjà manifestée concrètement. Le recours aux accords bilatéraux se révèle moins prometteur qu'annoncé par les opposants à l'EEE. Il ne suffit même pas d'avoir une somme d'un demi-milliard de francs à apporter à des programmes communs de recherche pour être accepté d'emblée comme partenaire: il faudra à nos négociateurs beaucoup de talent et de persévérance pour éviter à nos chercheurs d'être mis sur la touche pour un temps.

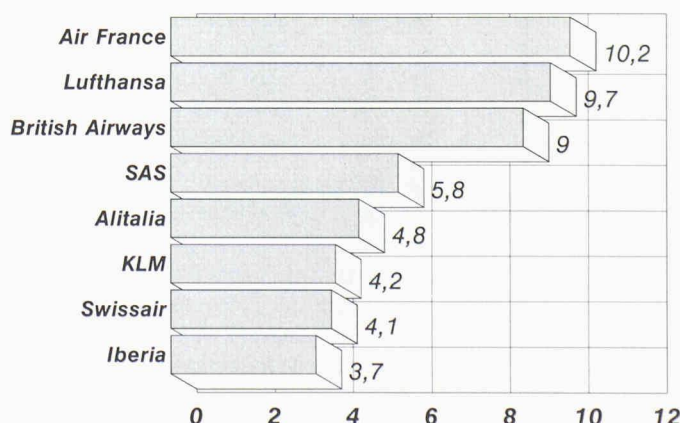
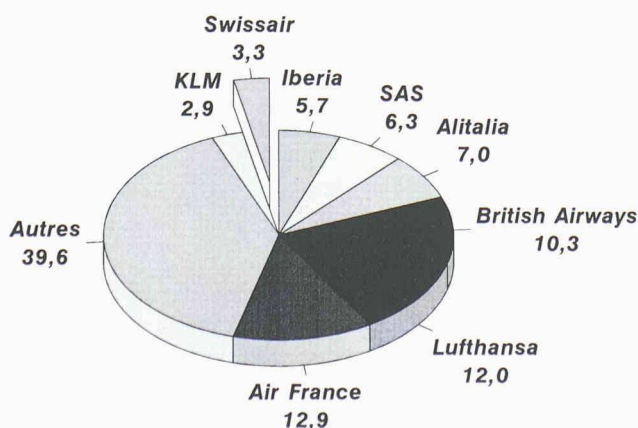
Sur la question des transports, avec ses deux volets du transit routier et des lignes aériennes, notre pays peut se préparer à avaler encore d'autres couleurs. Le ralentissement des flux d'échange affaiblit la position de la Suisse et la Communauté n'a momentanément pas un besoin de capacité tel que nous pourrions exercer une certaine pression. La décision quant aux transversales alpines est certes enregistrée avec satisfaction, mais ne constitue pas un atout dans les négociations souhaitées par la Suisse: la CE a le temps d'attendre – et de faire attendre notre pays.

L'idée de lier la question du transport aérien à celle du transit routier fait long feu: Swissair a besoin aujourd'hui de planifier son réseau européen, alors que nos voisins ont tout loisir d'attendre la réalisation des axes de ferroutage prévus. Si la première peut faire état d'un modeste bénéfice l'an dernier, il faut relever qu'il ne vient pas du transport aérien, mais est dû à la diversification des activités de la compagnie. A voir le vent glacial qui souffle sur le transport aérien mondial, on peut craindre pour Swissair, si elle n'arrive pas à améliorer sa position en Europe; les accords conclus avec Delta et Singapore Airlines, qui devraient bientôt porter leurs fruits, ne suffiront pas à assurer son existence.

Swissair est une compagnie relativement modeste; deux des trois partenaires européens avec lesquelles elle envisage d'unir sa destinée – sous quelque forme que ce soit – sont encore plus petites ou de taille semblable à elle (KLM et Austrian Airlines), seule SAS est nettement plus importante. La part de marché cumulée des quatre compagnies atteint à peine celle de Lufthansa – qui connaît d'énormes difficultés – ou d'Air France. C'est dire que Swissair dépend à la fois du résultat de négociations sur des droits de trafic, qu'elle est seule à considérer comme urgentes, et d'accords avec des partenaires au sein de l'EEE. Voilà qui illustre ce qui attend la Suisse dans nombre de domaines. Faute d'y avoir songé avant le 6 décembre, certains devront y réfléchir demain.

## Swissair en Europe

Parts de marché et revenus



Parts de marché des compagnies européennes en % (1991)  
(Source: Lufthansa)

Recettes des compagnies européennes en milliards de \$ (1991)