

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 39 (1930)
Heft: 28

Artikel: Une grave menace pour l'hôtellerie valaisanne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-541143>

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: 19.02.2026

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

C'est un fait absolument certain que l'Office suisse du tourisme, occupant une position neutre et indépendante entre les partisans du rail et ceux de la route, rend effectivement à notre tourisme automobile, aussi bien qu'à nos entreprises ferroviaires, des services précieux, mais trop souvent méconnus précisément dans les milieux qui en bénéficient, ceux des hôteliers et surtout ceux des automobilistes. Si jamais notre propagande touristique devait être unifiée et semi-étatisée sous l'égide du rail, nous verrions alors, mais trop tard, de quelle utilité était cette propagande en faveur du tourisme automobile en Suisse.

Mg.

Main-d'œuvre étrangère

Il y a une année, la Police fédérale des étrangers a transmis aux employeurs, par l'intermédiaire de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, une *ligne de conduite pour les employeurs qui veulent occuper des étrangers*. Son but était de rappeler certaines prescriptions en vigueur en Suisse et de donner des conseils sur les démarches à accomplir pour obtenir de la main-d'œuvre étrangère en cas de manque de personnel suisse.

La Police des étrangers communique maintenant que, d'après les constatations qu'elle a faites depuis lors, les dispositions prises n'ont atteint leur but que dans une mesure insuffisante et que, comme précédemment, dans beaucoup de cas, des étrangers travaillent en Suisse sans permission.

En vue de faire respecter strictement la prescription suivant laquelle les étrangers ne peuvent prendre du travail en Suisse avant d'avoir obtenu l'autorisation indispensable, la Police fédérale des étrangers a adressé aux directions cantonales de police une circulaire attirant leur attention sur la nécessité d'agir énergiquement contre l'engagement d'étrangers non autorisés au préalable à entreprendre chez nous une occupation rémunérée. Les cantons sont invités à prononcer à l'avenir l'*expulsion*

immédiate dans chaque cas d'entrée en place sans autorisation. On estime en haut lieu que c'est là le seul moyen de donner tout leur effet aux prescriptions édictées.

Pour éviter aux employeurs les gros désagréments éventuels qui pourraient résulter pour eux du fait qu'un étranger très nécessaire doive être expulsé parce qu'il est entré en place sans permission, le vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, donnant suite au vœu de la Police des étrangers, rend une fois de plus les intéressés attentifs à la ligne de conduite dont il est question ci-dessus.

La Police fédérale des étrangers tient à disposition des exemplaires de ces directives.

Une grave menace pour l'hôtellerie valaisanne

Le *Journal suisse des artisans et commerçants*, organe officiel français de l'Union suisse des arts et métiers, a publié dans son numéro 13 du 1er juillet un long article concernant un projet de loi cantonal valaisanne sur la protection ouvrière. En voici les passages les plus intéressants pour nos lecteurs de l'hôtellerie.

« Pour réaliser des réformes sociales, observe l'auteur dans son introduction, l'Etat est toujours le premier sur la brèche, pourvu que ce ne soit pas lui qui en fasse les frais, mais bien les employeurs. » — Naturellement! En favorisant le nombre au lieu de respecter les droits de la minorité patronale, les hommes au pouvoir, sans bourse délier, se font une large propagande électorale.

Le projet en question a été adopté en date du 2 mai 1930 par le Conseil d'Etat valaisan, sur la proposition de son département de l'intérieur. La loi sera applicable à tous les établissements, ateliers et entreprises non soumis à la loi fédérale sur les fabriques, aux magasins, ainsi qu'aux hôtels, auberges, cafés, restaurants et débits de boissons. Ne sont pas soumis à la loi les ateliers où ne travaillent que des membres de la même famille, les entreprises de transports et les exploitations agricoles.

La durée du travail, comprise entre 6 et 20 heures, ne doit pas dépasser dix heures par jour et 55 heures par semaine. Chaque semaine, les employés et ouvriers ont droit à un repos de 24 heures consécutives, le dimanche.

Le personnel des hôtels, auberges, cafés, restaurants et débits de boissons est soumis à des dispositions spéciales. La durée du travail est de 60 heures au plus par semaine. Le repos hebdomadaire est donné sous forme de deux demi-

journées par semaine, mais une fois par mois sous forme d'une journée entière de 24 heures. Les établissements exposés aux fluctuations saisonnières ou qui ne sont ouverts que pendant une saison de l'année peuvent, durant la haute saison, mais pendant huit semaines au maximum, réduire à une demi-journée au lieu d'une journée le repos hebdomadaire. Dans ce cas, les établissements qui restent ouverts toute l'année doivent accorder à une autre époque un repos compensateur d'une durée égale à la diminution. En cas de besoin dûment justifié, une prolongation de la durée du travail peut être accordée exceptionnellement par l'autorité communale. Les établissements soumis à la loi n'ont pas le droit d'employer des enfants de moins de 14 ans et les personnes de moins de 18 ans ne peuvent pas être astreintes à des heures supplémentaires de travail. Les locaux de travail feront l'objet d'inspections officielles. Les contraventions seront punies d'amendes de 5 à 500 francs.

Malgré l'opposition catégorique de la Ligue valaisanne de commerce, de l'Association hôtelière du Valais, de la Société cantonale valaisanne des cafetiers et restaurateurs, enfin de l'Union valaisanne des sociétés industrielles et des arts et métiers, le Conseil d'Etat a passé outre et déclaré dans son message au Grand Conseil: « Il y a lieu de tenir compte de l'évolution sociale et de donner suite au projet présenté, qui est la réalisation d'une juste réforme sociale dont on ne saurait méconnaître l'importance. »

La Société des cafetiers et l'Association hôtelière, pour lesquelles cette nouvelle loi est une menace grave, ont décidé d'user de toute leur influence pour amener le Grand Conseil à repousser l'entrée en matière. Tous les groupements économiques du canton se sont unis en bloc afin de renvoyer son cadeau au Conseil d'Etat. Le patronat valaisan est fermement résolu à ne pas se laisser pousser à la ruine économique pour des considérations d'ordre politique.

Citons maintenant l'auteur de l'article:

« Qu'on ne se fasse pas d'illusions! Le jour où cette loi sur la protection ouvrière sera mise en pratique en Valais, les syndicats ouvriers, soutenus et favorisés par la main-d'œuvre étrangère qui devra nécessairement combler l'insuffisance de la main-d'œuvre indigène, briseront les liens familiaux existant également entre patrons, ouvriers et employés. Les secrétaires des syndicats commanderont et les menaces de grèves seront à l'ordre du jour. »

« Le Valais n'est pourtant pas un pays de capitalistes ou d'exploiteurs, où un prolétariat trimé et sue sang et eau. Une loi qui réduit la durée du travail à des proportions telles que les heures de repos seront presque deux fois plus nombreuses (et beaucoup plus si l'on tient compte du temps de simple présence. Réd.) est moralement mauvaise et néfaste. L'adage: « La paix est la mère de tous les vices » restera vrai, même dans un Etat qui se flatte de réaliser « une juste réforme sociale » sur le dos exclusif des patrons. »

« On prétend souvent que l'industrie hôtelière présente certains dangers moraux pour les employés. Les hôteliers ne nient pas ces dangers et reconnaissent leur responsabilité. Mais comment veut-on pouvoir réprimer ces dangers si l'on doit accorder au personnel une durée exa-

gée de heures de liberté, pendant lesquelles une surveillance efficace n'est pas possible et est même interdite. La loi favorise, en nouvel état de choses qui pousse à concevoir le travail comme un mal, un fléau, dont on charge tout naturellement le patron. Pour l'ouvrier et l'employé, par contre, on est ayant tout désireux de leur inculquer l'idée du droit au repos, du droit aux jouissances. »

« Si la loi donne aux ouvriers et employés le droit à un travail réduit, elle ne mentionne aucun devoir pour eux comme contre-partie. Les employeurs sont soumis à des mesures de police pour contrôler l'application d'une loi dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle contribuera à ruiner l'esprit de travail et d'économie. Le patron est placé sous une surveillance active et constante; il n'est plus maître chez lui et risque même d'être puni d'amendes qui peuvent s'élever jusqu'à 500 francs. »

« Le législateur valaisan ne tient aucun compte des conditions diverses qui existent dans les centres de plaine, dans les villages de montagne, dans les stations touristiques, ni des circonstances atmosphériques qui exercent une influence sur certaines professions annuelles ou saisonnières. L'exception prévue d'autorisation de prolongation en cas de besoin urgent livre le patron au bien-plaire de l'administration communale et provoquera de nombreux conflits. La loi demeurera lettre morte dans certaines communes et régions et sera rigoureusement appliquée dans d'autres. »

« À propos des dispositions applicables aux hôtels et restaurants, il faut souligner que le personnel de ces établissements ne demande pas une réglementation de la durée du travail, mais seulement une réglementation du repos hebdomadaire. L'Union suisse des sociétés d'employés reconnaît elle-même que les conditions de travail sont très différentes dans l'hôtellerie. Elle renonce pour cette raison à demander une réglementation de la durée du travail, mais elle postule par contre l'adoption d'une durée minimale de repos. Dans sa réunion des 14/15 septembre 1928, elle a demandé pour le personnel d'hôtel 108 heures de repos et 60 heures de travail par semaine, ou 8 heures et demi de travail et 15 heures et demi de repos par jour. Il ne s'inquiète guère des hôtels qui ont deux saisons, qui sont isolés, ou situés en plaine ou bien en montagne. Il ne connaît pas l'*heure de travail effectif*, distinction capitale

Exigez le
GONZALEZ
Cognac authentique



It's quite easy to say „Whisky“, but is it safe? Why not say „Johnnie Walker“? It's just as easy and perfectly safe.

Sole Agents for Switzerland:
HUGUENIN Ltd., LUCERNE



Diese Schutzwand ist aus Glanz-Eternit.
Wohnliche Wirkung
Sehr sauber
Dauerhaft
Leicht zu reinigen
Einfach zu montieren
Vorteilhaft im Preis
Offerre und Muster durch
GLANZ-ETERNIT A.G. NIEDERURNEN.

Orfèvrerie et Service de table
des Fabriques Georges Montibert et Joh. Veulliet
Lyon
MÉTAL EXTRA BLANC ARGENTÉ
REMISE A NEUF DE TOUTES PIÈCES
D'ORFÈVRERIE - RÉARGENTURE
GUSTAVE ZOBRIST
ARGENTEUR-ORFÈVRE MAISON FONDÉE EN 1900
COULOUVRENIÈRE 40 GENÈVE TÉLÉPHONE 40087



Im Restaurations-
betrieb
6er Portionen
Auf die Käseplatte
12er Portionen

Gerberkäse

Hotel & Restaurations-
Kaffee-Maschinen



in nur bestbewährten Systemen, nur im Spezial-
Geschäft. Verlangen Sie Offerre oder Vertreter-
Besuch

BIELMANN
& Cie
AKTIENGESELLSCHAFT
LUZERN
Geschäftsgründung 1829

**CHAMPAGNE
GEORGE GOULET, REIMS**
LE PRÉFÉRÉ DES CONNAISSEURS

Agents généraux pour la Suisse:
RENAUD Frères - Bâle - St-Moritz

Unsere Spezialitäten:

**SOLES
TURBOT
RHEINZANDER
RHEINSALM
AGNEAUX**

Grosse tägliche Zufuhren sind beste Garantie für
immer frische Ware.
Verlangen Sie bitte unsere Spezialpreise.

**GEBR. RENAUD, BASEL
COMESTIBLES**

**TEPPICHE - DECKEN
DEKORATIONSSTOFFE
ASSORTIET GESCHMACKVOLL**



**w. Geelhaar
Bern**
GEGR. 1860
THUNSTRASSE 7

dans l'industrie hôtelière. Il ne fait aucune différence entre les diverses catégories de personnel: directeurs, employés de bureau, cuisiniers, garçons de salle, femmes de chambre, etc. sont traités sur le même pied. L'application d'une telle loi serait non seulement très difficile, même impossible; elle arrêterait certainement la marche ascendante de l'industrie valaisanne de l'hôtellerie.

Il est dès lors compréhensible que les hôteliers de ce canton s'opposent à ces dispositions qui menacent leur existence. Sans doute aucun, non seulement le personnel devra être augmenté, mais les hôteliers devront prévoir des agrandissements pour loger ce personnel supplémentaire ou réduire le nombre des lits d'étrangers. Les frais d'exploitation hauseront. La rentabilité, assurée aujourd'hui au prix de mille peines, sera compromise et un recul fatal précipitera l'hôtellerie dans les déficits, d'autant plus que les saisons d'été et d'hiver sont encore trop brèves. L'hôtellerie a été obligée de se moderniser pour supporter la concurrence de l'étranger et tenir compte des exigences croissantes de la clientèle. Tous ces faits démontrent que la situation de l'hôtellerie est encore très délicate et que toute nouvelle charge disproportionnée avec les possibilités de recettes compromet son assainissement et handicape son développement.

A Vevey

La Société pour le développement de Vevey et des environs a publié dernièrement son rapport sur l'exercice 1929. Après avoir constaté que l'année dernière a été bonne pour les différentes branches économiques, le rapport souligne que l'institution qui s'occupe des intérêts généraux de la ville pourra faire davantage encore si elle disposeit de ressources plus importantes. L'augmentation des subventions versées par les municipalités de Vevey et de La Tour de Peilz ainsi que par la Société des hôteliers a été remise intégralement à la section de publicité, pour lui permettre d'intensifier la réclame collective faite en faveur de Vevey. Malgré cela, le budget de cette section reste nettement trop étroit.

En dehors de ce domaine, l'un des principaux buts de la Société de développement est l'entretien d'un Bureau de renseignements. Celui-ci devrait être confié à un véritable secrétariat, dont la nécessité se fait sentir d'une façon toujours plus urgente, mais malheureusement l'argent manque. L'année dernière, la fréquentation du Bureau de renseignements a été quelque peu supérieure à celle de 1928, en raison surtout de l'accroissement du nombre des visiteurs suisses. Les visiteurs du bureau se répartissent ainsi par nationalités: 2596 Suisses, 1439 Allemands et Autrichiens, 1344 Anglais et Américains, 200 Français, 163 Hollandais et 834 ressortissants de pays divers.

La fréquentation des hôtels en 1929, suivant la statistique de la Société des hôteliers, accuse un total de 20.148 personnes logées (nuitées); on avait compté 19.025 nuitées en 1928 et 20.088 en 1927.

HOTELIERS



Wenn Sie den Anforderungen d. Hygiene genügen und Ihr Hotel wahren wollen, dann

töten Sie Ihre Feinde

d. Schwabenkäfer Russen Küchenkäfer Ameisen etc. mit

Pulver Bautam! das diese ekelhaften Schädlinge anzieht - tötet - austrocknet

Garantie: Bei Nichterfolg Rückerstattung des Ankaufspreises

Packungen zu:

0,100	0,300	0,500	1	2,500	kg
1-	2,75	3,75	6,75	13,50	Frs.

Das Paket zu 2,500 kg genügt, um ein Hotel mittlerer Größe zu desinfizieren.

Chenille-Pulvermühle, Hotelkäfer, Laboratorium Postfach 1125 Bahnhof

BIENENHONIG

garantiert echt argentinischer, feinste Qualität à kg Fr. 4.— Nachnahmeversand von 10 kg ab. Verlangen Sie Muster! Knecht-Singer, Tägerwilen.

HOTEL'S

Jahres- und Saison-Geschäfte

vermittelt

die führende, seit über 25 Jahren bestehende Spezial- und Vertrauens-Firma:

G. Kuhn, Zürich

Hotel-Immobilien

56 Bahnhofstrasse 56

Feinste Referenzen

Strenge Diskretion

La section de publicité-réclame s'est associée à la publicité des C. F. F. pour 114 insertions en Angleterre et 58 en Allemagne. Elle a fait d'autre part 16 insertions directes dans différentes publications allemandes. En ce qui concerne la Suisse, 72 insertions ont paru au printemps et en automne dans les quotidiens des grandes villes suisses et 20 insertions ont été faites dans la revue *Berner Oberland*.

L'affichage permanent à la gare de Berne, au Höheweg à Interlaken et au débâcle de Montreux a été maintenu. La section de publicité a contribué par une page en couleurs à l'almanach de luxe du Pro Leman, tiré à 30.000 exemplaires en trois langues. Par les soins des C. F. F., de l'Office suisse du tourisme et du Bureau de renseignements local, 20.000 dépliants étaient distribués. Des cartes postales avec une jolie vue de Vevey ont été éditées à 3.000 exemplaires et réparties dans les hôtels et les banques, qui les ont expédiées de tous côtés.

La section de publicité a participé par un subsidy de 300 francs aux frais du pavillon suisse de l'Exposition internationale de Barcelone et par 250 francs à la prise d'une vue cinématographique de la région. Enfin, la Société du développement de Montreux ayant édité un guide tiré à 100.000 exemplaires, où Vevey figure pour trois excursions et sur 18 cartes, la section de publicité a contribué à cet ouvrage par une allocation de 500 francs.

Au total, les dépenses de la section de publicité-réclame se sont élevées à 11.219 fr. 50.

La collaboration de cette section avec la Société des hôteliers de Vevey devient de plus en plus étroite dans le domaine de la propagande, ce dont il faut se féliciter, car en raison de l'exiguité des ressources des deux sociétés, seule une réclame collective peut apporter des résultats appréciables.

Les autres chapitres du rapport concernent les routes et promenades, les sports et divertissements, la musique et les beaux-arts, l'industrie et le commerce, enfin diverses questions techniques.

Les comptes de la Société de développement bouclent par un déficit de 561 fr. 18, sur un total de dépenses de 22.680 fr. 33. La société possède une réserve de 8500 francs.

Quelques chiffres à propos de la ZIKA

L'Exposition internationale d'art culinaire à Zurich a été favorisée pendant toute sa durée par un temps merveilleux. Durant les 31 journées de son ouverture, on n'a compté que quatre jours de pluie. L'affluence des visiteurs a dépassé toutes les espérances. Les premières journées, c'était la foule. Le chiffre des entrées s'est ensuite stabilisé après la Pentecôte pour remonter sensiblement la dernière semaine. On a vendu au total plus de 290.000 cartes individuelles, dont plus de 27.000 passe-partout, 10.000 cartes d'acheteurs, 1.500 cartes d'employés, 17.900 cartes collectives et de congrès et 9296 cartes pour militaires ou enfants. Le lundi de Pentecôte a fourni la presse de pays et de l'étranger, si bien qu'on a dû distribuer plus de 400 cartes de journalistes.

Le nombre total des entrées, qu'il ne faut pas confondre avec celui des cartes vendues, s'est élevé à plus de 750.000.

L'affluence des visiteurs s'est particulièrement manifestée dans les différents restaurants de l'Exposition, dont le chiffre d'affaires total peut être évalué dès maintenant à 1.150.000 francs environ.

En premier lieu viennent les exploitations en régime de l'Hôtel-Restaurant officiel suisse et du Restaurant des vins suisses, avec 220.000 francs.

Suivent la Brasserie, avec 140.000 francs, plus 100.000 francs pour la vente des saucisses Ruffe,

le Restaurant français, avec environ 130.000 francs; le Restaurant sans alcool, avec 120.000 francs; le Restaurant italien, avec 110.000 francs;

le Restaurant autrichien, avec 80.000 francs; le Restaurant du poisson, avec 60.000 francs; et le Restaurant chinois, avec 50.000 francs et la Boulangerie avec 20.000 francs. Il ne s'agit, ici, naturellement, que du chiffre d'affaires brut. Il est évident que toutes ces exploitations, établies côte à côte pour une courte période, ont dû compter avec des frais généraux proportionnellement beaucoup plus élevés que ceux des entreprises similaires stables, d'autant plus qu'il fallait montrer au public des exploitations modèles comme installations et comme service. Du moment qu'elles rentrent dans leurs débours, le résultat peut être considéré comme satisfaisant.

La plupart des exposants des stands réservés aux industriels, aux fournisseurs et aux producteurs ont enregistré de bonnes affaires et se déclarent en général contents de leur participation.

Il est impossible de donner déjà des détails précis sur le résultat financier de la ZIKA. Cependant, pour autant qu'on puisse juger actuellement de la situation, il n'y a plus à craindre de déficit.

qui leur donnent une puissance totale de plus de 1000 CV. La sécurité s'améliore sans cesse, de même que le confort des voyageurs.

Dans un petit pays comme la Suisse, dont une forte portion est occupée par de hautes chaînes de montagnes, dans un pays où d'autre part une grande partie de la population est essentiellement agricole, les services aériens internes ne sauraient prendre un développement comparable à celui qui a été atteint chez nos voisins. Dans le domaine de l'aviation, la Suisse est surtout le carrefour des grandes lignes internationales.

Cependant nous avons aussi nos propres lignes. C'est d'abord le service longitudinal *Genève-Lausanne-Berne-Zürich*, effectué par la compagnie Ad Astra. Au nord, la compagnie Balair assure la communication aérienne *Bâle-St-Gall-Zürich*. Dans le centre, transversalement, la compagnie bernoise Alpar fait le service *Berne-Bienne-Bâle* et, du 21 juillet au 23 août, la Balair relève régulièrement par avion *Bâle à Lucerne* (auparavant sur demande). A l'ouest, nous avons le service *Lausanne-La Chaux-de-Fonds-Bâle*, assuré par Ad Astra, et le service *Bâle-Berne-Lausanne-Genève*, fait par Alpar et Ad Astra. Toutes ces lignes, qui survolent des régions pittoresques, offrent un attrait spécial pour les touristes.

Si nous passons aux grands parcours internationaux, nous avons cette année les services suivants avec Genève comme tête de ligne:

Genève-Budapest (Balair et Lufthansa) par Zurich, Munich et Vienne, avec correspondance à Salzburg pour Prague, Dresden, Breslau et Salzburg.

Genève-Amsterdam (Balair et Lufthansa), par Bâle, Francfort, Cologne et Essen, avec correspondance à Francfort vers Berlin, Hanovre, Brême, Hambourg, Copenhague, Malmoë et Dortmund. A Cologne, on trouve la correspondance pour Dusseldorf, Crefeld, Bruxelles et Anvers. D'Amsterdam, on peut continuer sur Rotterdam et Londres.

Genève-Londres par Lyon et Paris (Air-Union).

En outre, l'aérodrome de Genève-Cointrin est grande station intermédiaire du service *Stuttgart-Genève-Marseille-Barcelone*, effectué par la Lufthansa.

Genève est donc actuellement l'une des villes européennes le mieux desservies par les transports aériens.

L'aérodrome de Zurich-Dübendorf est tête de ligne pour les services suivants:

Zurich-Berlin, par Stuttgart et Leipzig. A Francfort, le voyageur trouve toutes les correspondances indiquées plus haut pour la ligne

Nos services aériens

Pendant que les oiseaux migrateurs s'en vont passer l'hiver dans des pays au climat plus doux, nos grands oiseaux mécaniques demeurent pour la plupart tranquilles dans leurs hangars, bien à l'abri des intempéries. Quelques-uns seulement, bravant le froid, la neige et les vents glacés, continuent courageusement leurs vols quotidiens. En ce moment, le trafic aérien a repris toute son ampleur, accusant encore de nouveaux développements comparativement aux années précédentes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent pas seulement de la pression des carburants, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs