

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 11

Artikel: La Suisse et le transport aérien
Autor: Berchtold, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888362>

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: 18.02.2026

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

JUSQU'EN 1914, deux éléments — la terre et l'eau — ont conditionné l'évolution historique des rapports entre humains. Depuis lors, un troisième élément est apparu : l'air. Grâce à l'aviation, le monde est devenu plus petit. De nouveaux courants d'échanges se sont établis, non seulement entre pays, mais aussi, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, entre continents. Une nouvelle orientation économique se dégage de cette évolution d'une façon toujours plus marquée.

Le principe de la navigation maritime, limitée par le bord des continents, est dépassé : tous les pays, grands ou petits, maritimes ou continentaux, peuvent, avec l'avion, s'ouvrir des voies d'accès autonomes et directes aux centres les plus éloignés du globe.

L'aviation met en cause le fonctionnement présent de l'organisation du monde. Elle est parvenue, pratiquement, à abolir les distances. Elle transplante l'homme et ses biens, en quelques heures, d'un point à un autre du globe. Cette possibilité de l'aviation a modifié le rythme de la vie. Il est encore impossible de prévoir quelles seront toutes les conséquences du développement du transport aérien, mais on ne peut plus nier qu'il a introduit un élément nouveau et d'une importance considérable dans les rapports économiques et politiques entre humains.

Les moyens de circulation, et notamment l'aviation, ont une influence indéniable sur la vie des nations. Celles-ci se développent selon les courants qui les traversent, selon qu'elles détiennent ou perdent les routes du commerce. Les nations maritimes l'ont bien compris, qui, depuis des centaines d'années, ont fait de gros sacrifices pour maintenir une flotte commerciale bien à elles.

C'est en tenant compte de ces éléments qu'il faut examiner le rôle de la Suisse dans l'évolution de l'aviation.



LA SUISSE ET LE TRANSPORT AÉRIEN

par
Walter Berchtold

Président de la Direction de la Swissair

Bref rappel historique

Très tôt, le transport aérien eut des adeptes en Suisse et notre pays peut se vanter d'avoir été l'un des premiers à donner le jour à une compagnie d'aviation. L'Ad Astra fut, en effet, fondée en 1919. Après des débuts difficiles, elle se développa lentement puis fusionna, en 1931, avec la Balair — autre compagnie suisse créée en 1926 — pour donner naissance à la Swissair.

Cette dernière jouit rapidement d'une excellente réputation en Europe. Lorsqu'en 1937, Mittelholzer, puis Zimmermann, ses deux directeurs, moururent à quelques mois d'intervalle, ils avaient non seulement développé notre aviation commerciale, mais encore montré la voie qu'elle devrait suivre à l'avenir. N'est-ce pas Mittelholzer qui écrivait, en 1935 : « *L'étude des lignes de l'Atlantique nous montre clairement le chemin que nous, Suisses, devons suivre pour rendre notre*

aviation commerciale indépendante et plus forte. Avec nos moyens restreints, nous devons tendre à exploiter régulièrement des lignes sur longues distances. Ainsi, seulement, arriverons-nous à un succès économique ? »

Le développement après la seconde guerre mondiale

La seconde guerre mondiale mit, temporairement, un frein au développement de l'aviation commerciale. Mais, dès avant la fin du conflit, il devint évident que le transport aérien se trouvait à la veille d'un nouvel et prodigieux essor. Des avions plus grands, plus puissants, plus rapides avaient été construits pour assurer des liaisons directes entre les États-Unis et l'Europe. Durant les dernières années de la guerre, des centaines d'avions avaient franchi l'Atlantique-Nord, ouvrant la route aux lignes pacifiques d'un proche avenir.

La guerre a fait naître l'aviation intercontinentale,



Un DC-6B survolant les Alpes.

Celle-ci n'allait pas tarder à prouver toute son importance en temps de paix. Les sept ans qui se sont écoulés depuis la fin des hostilités l'ont démontré.

La question s'est, alors, posée pour la Suisse de savoir si elle serait en mesure de participer activement au développement du transport aérien moderne, s'il ne serait pas plus indiqué d'abandonner cette tâche aux grandes compagnies étrangères en se contentant de mettre à leur disposition des aéropôts bien installés.

Cette solution de facilité eût été parfaitement possible. Mais c'eût été une faute si notre pays l'eût adoptée. Si l'on songe à ce que sera le monde de demain où, très probablement, l'aviation commerciale jouera un rôle aussi grand, sinon plus grand, que la navigation maritime, nous devons reconnaître qu'en renonçant à maintenir nos propres lignes aériennes, nous eussions renoncé à un atout dont la valeur, tant économique que politique, ne saurait plus être contestée.

La Confédération s'étant prononcée en faveur d'une participation active au trafic aérien, la nouvelle Swissair fut constituée, après la seconde guerre mondiale, avec un capital de 20 millions de francs suisses. Le parc d'avions fut agrandi par l'achat de DC-3, dont le nombre fut porté à 14, et de quatre quadrimoteurs long-courriers du type Douglas DC-4. Grâce à ces derniers, il fut possible, dès 1947, d'étendre le réseau

L'aéroport de Zurich-Kloten.



de la compagnie au delà des limites de l'Europe. Des services furent créés entre la Suisse et le Proche-Orient, notamment à destination du Caire. Divers vols d'essai furent, en outre, conduits dans différentes directions tandis que, pendant un certain temps, un service relativement régulier relia la Suisse à Johannesburg, en Afrique du Sud. Par la suite, la Swissair ouvrit également une ligne à destination des États-Unis. En 1949, enfin, elle prit livraison de quatre Convair Liners destinés à moderniser sa flotte d'avions pour distances moyennes.

La guerre avait détruit ou rendu inutilisable la plus grande partie des voies de communications terrestres en Europe. Cette situation fut favorable à la Swissair qui obtint, durant les années ayant immédiatement suivi la fin des hostilités, des résultats financiers excellents. L'optimisme était alors si grand que l'on crut le temps venu de renoncer à l'aide de l'État pour développer le trafic aérien suisse.

Mais, lorsque s'accrut la concurrence des compagnies étrangères reconstituées et que les moyens de transports terrestres reprurent leur importance, la situation financière de la compagnie s'aggrava.

En automne 1949, la dévaluation de la livre sterling et de toute une série d'autres devises provoqua une crise aiguë. Les tarifs en Europe et, notamment, en Angleterre — d'où la Swissair tirait ses plus gros revenus — n'ayant pas été adaptés à la valeur nouvelle des monnaies dévaluées, ou seulement d'une façon insuffisante, l'équilibre des finances de la compagnie fut sérieusement compromis.

En face de cette crise, non seulement la Swissair, mais encore les autorités et l'opinion publique furent appelées à réexaminer les bases et les buts du trafic aérien suisse. Après maintes discussions, tant dans la presse qu'au Parlement, il fut décidé quasi unanimement de soutenir la Swissair et de continuer de participer activement au trafic aérien international.

La Swissair elle-même reconnut qu'elle devait étendre définitivement son activité aux lignes à longues distances, notamment sur l'Atlantique-Nord, si elle voulait conserver, sur les routes du ciel, une position correspondant à l'importance économique et culturelle de notre pays. C'est pourquoi, elle demanda l'aide de la Confédération pour acheter des avions long-courriers modernes.

L'aide que la Confédération a accepté d'apporter à la Swissair a modifié fondamentalement ses rapports avec celle-ci, en ce sens que l'État a donné certaines garanties et appuis financiers afin d'assurer l'existence de la compagnie nationale. Il s'est, en contrepartie, réservé certains droits de contrôle qui, toutefois, ne doivent pas entraver la liberté d'action de la Swissair. D'autre part, l'État exigea une réduction du capital de 20 à 14 millions de francs pour compenser le déficit de 1949 et créer une réserve comptable.

De 1950 à 1953

Si nous jetons, aujourd'hui, un coup d'œil en arrière, nous constatons que l'évolution qui a eu lieu depuis

lors s'est faite dans des conditions infiniment meilleures que celles prévues en 1949-1950.

La décision d'étendre les services long-courriers s'est révélée juste et a été couronnée de succès. La création de notre propre organisation de vente aux États-Unis, bien que coûteuse, a démontré ses multiples avantages. Nos recettes sur l'Atlantique-Nord ont passé de 6 millions de francs suisses en 1950 à 19 millions en 1952. La ligne de New-York participe déjà pour une très large part à la couverture de nos frais généraux. Ce succès nous incite à prévoir, pour 1954, une nouvelle augmentation du nombre des services Suisse-New-York et l'ouverture d'une ligne à destination de l'Amérique du Sud.

En Europe également, la diminution des tarifs à la suite de la dévaluation et, plus récemment, l'introduction de la classe touriste ont donné une nouvelle impulsion au transport aérien, de sorte que l'accroissement du volume du trafic a, jusqu'à maintenant, compensé la diminution de recette par personne.

Quelques chiffres indiqueront mieux que tout commentaire l'extraordinaire évolution qui s'est produite à la Swissair de 1949 à 1952. Le tonnage kilométrique offert a passé de 24.419.501 t./km. à 38.155.884 t./km. alors que le nombre des passagers qui était de 153.812 en 1949 fut de 292.341 en 1952. A fin septembre 1953, ce nombre était déjà dépassé. On peut donc déjà dire que notre compagnie nationale aura, cette année, une année record.

Grâce à la conjoncture favorable des dernières années et à diverses mesures prises au sein de l'entreprise, la situation financière de celle-ci s'est améliorée à un point tel que l'aide de la Confédération n'a causé jusqu'à présent aucun sacrifice important aux finances fédérales.

Des quatre DC-6B commandés il y a deux ans, un a été livré à la fin de l'année passée ; les trois autres, ainsi que trois Convair Liners, doivent arriver en Suisse d'ici la fin du mois de novembre.

La flotte de six DC-6B dont disposera la Swissair à la fin de cette année ne lui offrira pas seulement de nouvelles possibilités dans le trafic sur longues distances, mais pourra encore être utilisée d'une façon intéressante sur certaines lignes très fréquentées du réseau européen. Quant aux trois Convair Liners, qui porteront à sept les avions de ce type en service à la Swissair, ils permettront de remplacer les DC-3 sur les lignes où l'utilisation d'un avion plus rapide, plus grand et plus moderne est devenue une urgente nécessité.

La Swissair et la communauté suisse

On a trop souvent l'habitude, en Suisse, d'étudier le problème de l'aviation commerciale suisse sous l'angle de son seul rendement visible, soit de ses recettes, et pas assez sous celui de son rôle dans notre économie et de sa valeur politique.

A-t-on déjà calculé ce que représente, pour nos industries d'exportation et pour notre tourisme, le



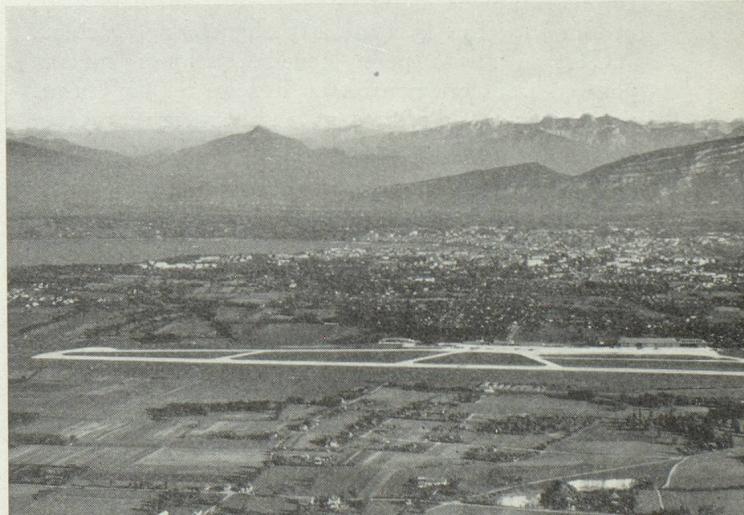
Un Convair Liner de la Swissair,
l'un des bimoteurs les plus rapides et les plus modernes.

prestige dont jouit notre compagnie nationale à l'étranger ? A-t-on déjà évalué l'importance de la publicité et de la propagande pour notre pays que représente l'apparition régulière du pavillon suisse sur des aéroports étrangers, sans parler de la publicité active faite par annonces, affiches, prospectus, etc. ?

Par leur présence sur quelque 27 aéroports et dans les cieux de 20 pays et de 4 continents, les avions de la Swissair donnent à des milliers de personnes la première impression de cette petite Suisse dont, bien souvent, elles n'avaient jusqu'alors entendu vanter que les montres, le fromage ou le chocolat. Grâce à la Swissair, l'étranger peut se rendre compte que la Suisse n'est pas seulement un pays de bergers, de vaches, de pâturages et de montagnes, mais aussi un pays d'hommes entreprenants, sachant vivre avec leur temps et dont l'esprit d'initiative ne le cède en rien à celui des citoyens d'états plus grands et plus puissants.

Mais ce n'est pas seulement par la présence de ses avions à l'étranger que la Swissair œuvre en faveur de la Suisse. Par l'hospitalité qu'elle offre à ses passagers, par la qualité de son service à bord et l'excellence de ses repas, elle est une réclame... volante pour l'industrie hôtelière suisse. Par sa ponctualité, elle rappelle que la Suisse est le pays de la bonne horlogerie

L'aéroport de Genève-Cointrin.



et, enfin, par le soin qu'elle met à entretenir son matériel elle apporte la preuve que c'est aussi le pays de la mécanique de précision et du travail bien fait.

Ce n'est pas en vain qu'un journal américain a pu écrire que « les avions de la Swissair sont les ambassadeurs N° 1 de la Suisse ».

Il est évidemment difficile d'illustrer par des chiffres le rôle que notre compagnie joue, directement et indirectement, dans notre économie nationale. Mais un fait le situe bien : avec un revenu annuel de près de 90 millions de francs, la Swissair vient au second rang des entreprises suisses de transport, immédiatement après les C. F. F.

D'autre part, elle fait vivre à elle seule presque autant de personnes que l'ensemble des entreprises suisses de broderie ou l'industrie suisse de la bière.

La valeur et l'utilité de la Swissair, au point de vue de l'intérêt national ne sauraient plus être mises en doute et s'il y eut des sceptiques dans le passé, je crois pouvoir affirmer qu'ils ne sont plus très nombreux aujourd'hui.

La Swissair et la coopération européenne

L'importance de la Swissair pour notre pays est également tangible sur le plan international. Grâce à elle, la Suisse a le moyen de faire entendre sa voix dans les discussions touchant aux problèmes de la navigation aérienne, notamment sur le plan européen où la tendance à la coopération est de plus en plus grande.

Cette coopération n'est pas nouvelle. Elle existait déjà avant la guerre. Les compagnies intéressées au trafic aérien en Europe travaillaient déjà étroitement ensemble, la plupart des lignes étant exploitées en *pool* et chaque compagnie assurant, dans son propre pays, la représentation des intérêts commerciaux des autres.

Après la guerre, la situation s'est modifiée en ce sens que, pratiquement, toutes les compagnies européennes se sont mises à exploiter des lignes long-courriers. De ce fait et désireuses d'assurer l'alimentation de ces lignes, elles en sont venues à considérer leur propre réseau européen comme un réseau d'apport, ce qui a augmenté la concurrence. Cela ne les a pas empêchées, cependant, de conserver l'ancien système du *pool* sur la plupart des lignes européennes proprement dites. Toutefois, il faut reconnaître que la communauté d'intérêts a subi un affaiblissement certain du fait de la création des lignes long-courriers.

C'est la raison pour laquelle quelques milieux politiques ont cru pouvoir en déduire qu'il n'y avait pas de principes d'ordre dans le trafic aérien européen, ce qui incita le Conseil de l'Europe, à Strasbourg, à étudier la question. Une tendance se manifesta en faveur de la création d'une compagnie européenne de navigation aérienne. Une autre suggestion, sans aller si loin, proposa la constitution d'une autorité supra-nationale appelée à coordonner les activités

des compagnies européennes et des offices de l'air des pays d'Europe.

Les compagnies ne sont pas restées indifférentes devant ces efforts. Les trois entreprises appartenant au groupe « Beneswiss » — la KLM hollandaise, la Sabena belge et la Swissair — qui coopéraient déjà étroitement sur le plan technique du fait de la similitude de leur parc d'avions, prirent l'initiative de constituer un bureau d'études commun chargé d'examiner tous les problèmes du transport aérien en Europe. Les compagnies Air France, BEA et SAS acceptèrent, par la suite, de coopérer à ce bureau. Ces six entreprises se prononcèrent d'emblée contre la création d'une entreprise européenne dont la constitution signifierait une disparition des compagnies nationales, ce qu'aucun des pays participants ne pourrait accepter. Elles estiment, d'autre part, que la création d'une autorité aéronautique supra-nationale ne se justifie pas. Au contraire, le fait d'intercaler une telle autorité entre l'I.C.A.O. et les organismes aériens nationaux ne pourrait que conduire à des complications inutiles.

En revanche, les six compagnies citées plus haut sont d'avis que toutes les possibilités de coopération sur le plan européen doivent être étudiées et épousées afin de développer, de rationaliser et de rendre meilleur marché le transport aérien en Europe.

Je pense, notamment, à une meilleure utilisation du matériel volant, éventuellement par l'échange d'avions ou leur emploi en commun, à une politique d'ensemble dans le domaine de la préparation des projets d'achat de matériel (ce qui devrait, pour le moment tout au moins, être assez difficile en raison de la rapide évolution technique), à une unification des règlements d'exploitation des diverses compagnies, à une rationalisation des services au sol, à une accélération des services d'autocars entre villes et aéroports, à une lutte commune pour réduire les formalités qui entravent le trafic et les mesures indésirables telles que, notamment, les taxes d'aéroport pour les passagers. Les gouvernements intéressés devraient, parallèlement, être invités à apporter leur appui à l'établissement uniforme d'un système européen de sécurité aérienne.

La Swissair s'efforce d'apporter la plus large contribution à cette politique de coopération. Elle permet, de la sorte, à notre pays de prendre une part active à une évolution qui, sinon, se ferait sans lui et sans tenir compte de ses intérêts.

Il ressort de tout ce qui précède que les Autorités fédérales ont été bien inspirées lorsqu'elles se prononcèrent, il y a quelques années, en faveur d'une participation active de la Suisse au trafic aérien international. Elles ont ainsi démontré leur volonté de sauvegarder notre indépendance dans ce domaine, comme dans tous les autres domaines de notre vie nationale. C'est également dans cet esprit qu'œuvre la Swissair.

Walter Berchtold