Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 62 (1982)
Heft: 1

Rubrik: Les manifestations de la Chambre

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: 04.12.2025

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

LES MANIFESTATIONS DE LA CHAMBRE

« POINT DE VUE SUR LA SITUATION ACTUELLE DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE »

Tel a été le thème de l'exposé qu'a présenté le 19 janvier 1982 à Paris **Monsieur Paul Fabra, journaliste au « Monde »,** au cours du premier déjeuner de l'année des membres de la Chambre de Commerce Suisse en France.

« LES ÉCHANGES FRANCO-SUISSES ET LES PROBLÈMES DOUANIERS »

Pour répondre aux nombreuses questions qui lui sont posées au sujet de la réglementation et de la pratique douanières dans les échanges franco-suisses, la Chambre de Commerce Suisse en France a organisé le 2 février 1982, à Lausanne, une Journée de travail spécialisée sur « les échanges franco-suisses et les problèmes douaniers ».

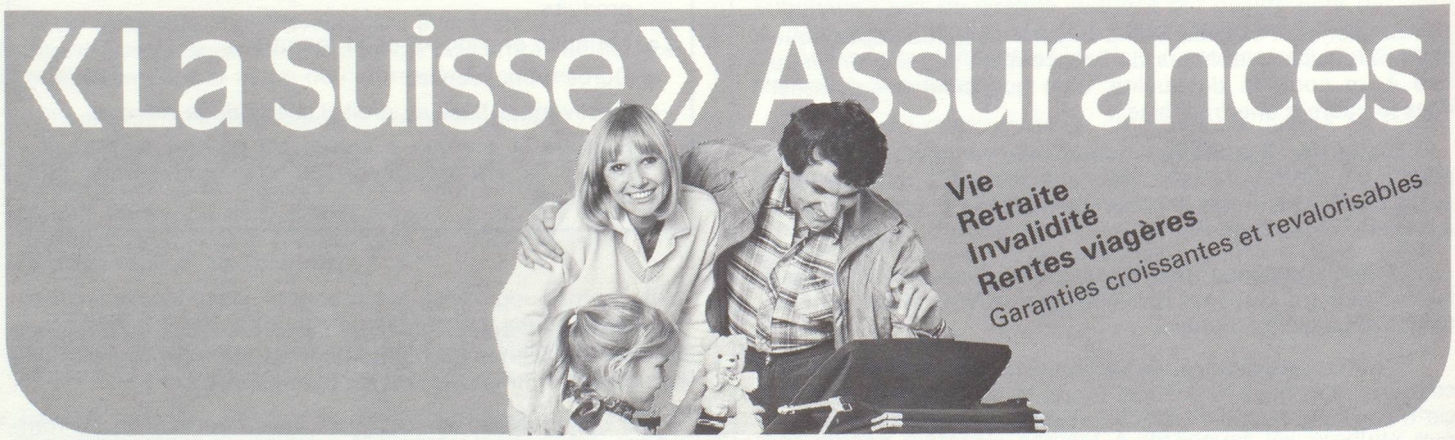
Le matin, les représentants des Administrations douanières française et suisse abordèrent, sous l'angle de la législation actuellement en vigueur, les problèmes suivants :

1. Le contrôle des changes en France.
2. La détermination de l'origine des produits dans les échanges entre la Suisse et la CEE.
3. Le problème des prix de transfert.
4. Les obstacles indirects à l'importation dans le trafic franco-suisse.

L'après-midi, ils répondirent aux questions des participants. Les points suivants furent, par exemple, développés :

- la réglementation en vigueur en Suisse et en France pour l'envoi à l'étranger de marchandises de très faible valeur n'ayant pas fait l'objet d'une procédure de dédouanement ;
- les problèmes que rencontre une société suisse qui facture à sa filiale française des prestations de services telles que son assistance administrative ou son assistance commerciale ;
- les droits et obligations de l'Administration suisse et de l'Administration française en matière d'enquêtes douanières ;
- le pouvoir de transaction de l'Administration française des Douanes ;
- les problèmes que rencontrent les importateurs français de certains produits suisses pour l'obtention du renouvellement de leurs crédits de droits et taxes par l'Administration française ;
- les modalités de l'intervention du Service français des Instruments de Mesure (SIM) en cas de procédure d'homologation d'appareils d'origine suisse.

etc.



30, quai Claude-Bernard, 69007 Lyon, tél. (7) 861 26 14

LES MANIFESTATIONS DE LA CHAMBRE

LE TRANSPORT AÉRIEN AUJOURD'HUI ET DEMAIN

A l'occasion d'un dîner-conférence, la Chambre de Commerce Suisse en France a accueilli, le 2 mars 1982, à Paris Monsieur Armin BALTENSWEILER, Délégué du Conseil d'Administration et Président de la Direction de Swissair, qui a présenté un exposé intitulé « Le Transport aérien aujourd'hui et demain ».

Monsieur Armin Baltensweiler commença par rappeler quels sont les **problèmes actuels** qui touchent et influencent l'univers du transport aérien comme **la déréglementation** et **les problèmes tarifaires, ou les coûts d'exploitation en perpétuelle hausse** (carburants, salaires, taxes).

Il illustra son propos par une rapide analyse de l'évolution du trafic aérien sur l'Atlantique Nord, aussi bien du point de vue des tarifs Europe-États-Unis que de la déréglementation.

D'après Monsieur Baltensweiler, cet exemple a bien montré que le système économique des compagnies aériennes n'est gouverné ni par la rhétorique, ni par la propension à prendre ses désirs pour des réalités, mais par des faits réels et implacables tels que les coûts de production, le rendement et la concurrence. Ayant cela présent à l'esprit, il est impossible, selon lui, de ne pas penser que « certaines compagnies sont en train de creuser leur tombe en tentant par tous les moyens d'attirer une clientèle à très bas prix et en oubliant délibérément qu'on ne peut pas survivre à long terme si les coûts ne sont pas couverts par les recettes. » Il faisait clairement allusion à la récente faillite de Laker Airways.

D'après le Président de la Direction Générale de Swissair, « le transport aérien international n'est et ne sera jamais un marché libre. Il est et sera toujours, jusqu'à un certain degré, un marché réglementé dans lequel la concurrence réciproque ne peut être le seul facteur de décision. Il ne peut y avoir un système mondial économiquement viable dans le transport de lignes sans accords réglementés entre les gouvernements et entre les compagnies pour la fixation des tarifs. »

On entend souvent dire que les tarifs en Europe sont trop élevés et qu'une déréglementation du type américain serait un remède idéal pour les abaisser. Monsieur Baltensweiler ne voit aucune raison pour que l'Europe suive l'exemple d'Outre-Atlantique. Il ne faut pas oublier, d'après lui, que les tarifs européens sont directement liés à des charges plus élevées qu'aux États-Unis. C'est le cas pour les prix du carburant, les taxes de navigation, les redevances aéroportuaires, les frais de sécurité, les salaires, les commissions et les fluctuations des changes.

Si l'on se penche sur le développement des prix sur le marché du carburant, on peut remarquer, en suivant l'orateur, que jusqu'à la fin de 1978

De gauche à droite :

- *Son excellence Monsieur François de Ziegler, Ambassadeur de Suisse en France*
- *M. Armin BALTENSWEILER, Délégué du Conseil d'Administration et Président de la Direction Générale de Swissair*
- *M. André GEISER, Administrateur-Directeur des Produits Sandoz SA et Président de la Chambre de Commerce Suisse en France*

Vue de la salle avec, au premier plan, de gauche à droite :

- *M. Antoine VEIL, Président de SODEREC*
- *M. Jean-Louis GILLIERON, Président de Chauffage et Climatisation Sulzer SA, Membre d'honneur de la Chambre de Commerce Suisse en France*
- *M. Pierre GIRAUDET, Président d'Air France*
- *Son Excellence Monsieur François de ZIEGLER, Ambassadeur de Suisse en France.*

les frais de carburant avaient une tendance à la baisse grâce à une situation monétaire favorable, mais qu'au début de l'année 1979 le prix du kérosène a commencé à augmenter très fortement. Il s'est accru si rapidement qu'il avait pratiquement doublé à la fin de l'année 1979. Pour Monsieur Baltensweiler cette évolution va se poursuivre.

Aussi, « pour compenser l'augmentation constante des coûts d'exploitation, il est d'une importance vitale d'attacher le plus grand soin au choix de nouveaux types d'avions. Ceux-ci doivent être modernes, économiques et peu gourmands en carburant. Une flotte moderne et économique n'est pas seulement une source de prestige pour une compagnie aérienne, mais représente la pierre angulaire de son existence même. Le choix de nouveaux types d'avion est directement influencé par le développement technologique en matière de réacteurs, d'aérodynamique et de systèmes de navigation ».

Sur la base de clichés, M. Armin Baltensweiler présenta alors les **mesures évolutives** qu'a prises ou qu'entend prendre à l'avenir Swissair.

a) Il s'agit d'abord de l'allongement du fuselage, de la cellule, qui permet d'accroître la capacité de l'avion, donc d'y installer plus de sièges tout en conservant les systèmes qui ont fait leurs preuves, à savoir les ailes, le train d'atterrissage et les réacteurs. Cela permet de limiter les frais de développement et de production, donc de limiter le prix de l'avion et par conséquent les frais d'exploitation par siège-kilomètre.

b) Ensuite, on peut envisager l'allongement du pont supérieur des avions. Le nouveau B-747 version SUD, dont Swissair est la compagnie de lancement, sera mis en service en 1983 et aura une capacité de 400 sièges.

c) En outre, la mise en service de réacteurs de plus en plus économiques a permis de réduire très fortement la consommation en carburant. Ces réacteurs modernes font d'ailleurs beaucoup moins de bruit que les précédents. Du point de vue technique, le progrès a consisté à placer une soufflante et un compresseur devant la turbine afin de créer un flux secondaire qui s'écoule autour du réacteur. Il est intéressant de noter à ce sujet qu'entre la première et la troisième génération de réacteurs on a réussi à doubler pratiquement la pression des gaz dans les chambres de combustion. Ainsi, aujourd'hui, la pression de l'air devant la soufflante est 25 fois plus petite que celle de l'air qui s'engouffre dans les chambres de combustion. Grâce à ces progrès, les réacteurs les plus modernes consomment presque moitié moins de carburant que ceux de la première génération.

L'invité de la Chambre de Commerce Suisse en France pense que le vieux propulseur est appelé à revenir à la mode d'ici peu. Les dernières recherches montrent en effet, d'après lui, que les hélices multipales combinées avec des turbines à gaz modernes peuvent engendrer une économie de carburant substantielle, particulièrement sur des trajets court-courriers opérés actuellement par des avions du type DC-9.

Depuis le remplacement des avions à hélices par des avions à réaction, il a été possible d'abaisser continuellement les coûts à la production. L'introduction des Jumbos et des DC-10 au début des années 70 a constitué un nouveau progrès sensible dans ce domaine.

Le Président de la Direction Générale de Swissair aborda ensuite le problème des améliorations d'ordre aérodynamique. Il semble, d'après lui, que des ailes plus modernes, à la surface portante plus étendue, feront bientôt leur apparition. Ces ailes plus épaisses seront aussi mieux dimensionnées sur le plan de leur structure. Elles seront construites plus légèrement. Une autre amélioration résidera dans l'emploi de matériaux nouveaux pour la construction des avions. Par exemple, des fibres de carbone à la fois très solides et très légères seront certainement utilisées pour les surfaces mobiles et pour les surfaces de raccords entre le fuselage et les ailes.

« Outre ces améliorations d'ordre structurel et aérodynamique, l'équipement électronique du poste de pilotage subira également des changements considérables grâce notamment à l'adjonction de nouveaux ordinateurs de bord. Des matériaux plus résistants encore permettront d'accroître la pression et la température à l'intérieur des réacteurs. Ce qui permettra d'améliorer les performances tout en réduisant la consommation de carburant. En vol on recourra également à l'ordinateur pour puiser automatiquement dans un des réservoirs ou dans un autre, afin d'éviter que le centre de gravité de l'avion ne se déplace. En maintenant ainsi ce centre de gravité aussi loin à l'arrière de l'avion que possible, on donnera à la surface portante une position optimale. »

La conjugaison de toutes ces améliorations devrait permettre d'économiser encore 15 % de carburant au cours de la prochaine décennie.

Quant à l'avenir plus lointain, Monsieur Armin Baltensweiler livra à un auditoire très attentif quelques réflexions de caractère prospectif.

M. Bernard LATHIERE, Président d'Airbus Industrie (à gauche) et M. Urs MEIER, Directeur Général pour la France de Swissair.

« A long terme, l'évolution devrait provoquer le remplacement du kérosène par un autre carburant. Dans un premier temps, on essaiera probablement de remplacer les hydrocarbures d'aujourd'hui, donc le kérosène, par d'autres hydrocarbures de synthèse que l'on peut fabriquer à partir du charbon, de schistes, voire même éventuellement de bois. Dans un second temps, on pourrait assister au passage à un carburant entièrement nouveau. Il s'agira alors très vraisemblablement d'hydrogène liquide, carburant très léger qui possède d'excellentes propriétés combustibles. »

Le Président de la Direction Générale de Swissair pense, en allant encore un peu plus loin dans l'avenir, que nous arriverons un jour à l'avion hypersonique. « Cet avion fonctionnerait presque sûrement à l'hydrogène liquide lui aussi. D'ailleurs, aujourd'hui déjà, on utilise ce carburant pour toutes les fusées qui sont envoyées dans l'espace, en tout cas en ce qui concerne leurs deux premiers étages. »

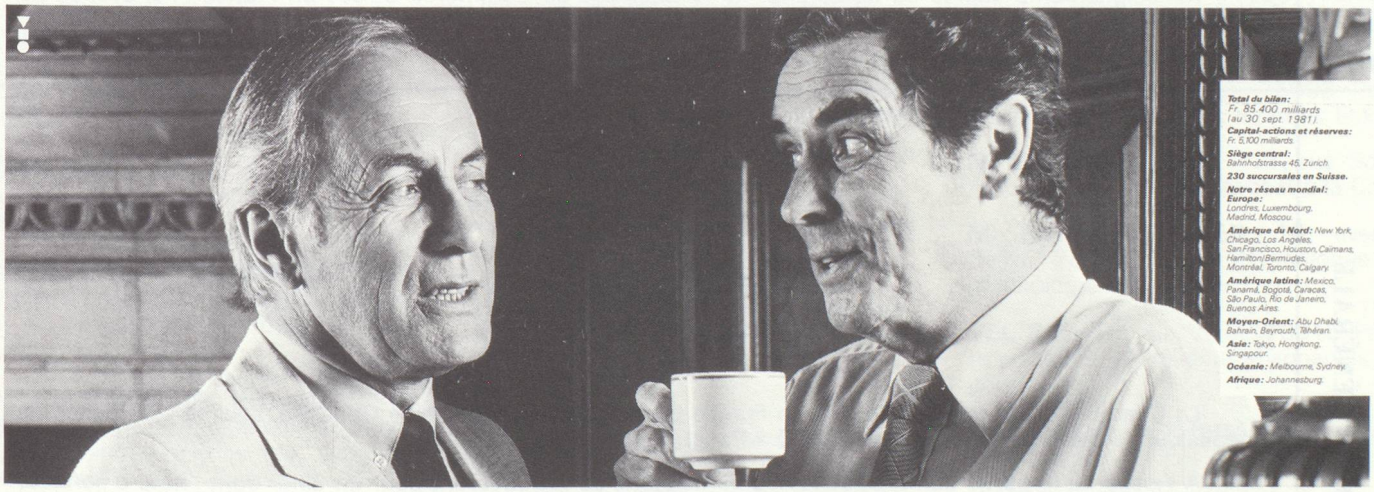
L'aspect extérieur de l'avion de l'an 2000 sera, selon lui, probablement très similaire à celui des DC-9 ou Boeing 747 d'aujourd'hui. Le fuselage devrait conserver sa forme et sa longueur actuelle selon les capacités désirées. On pourrait alors voir apparaître le premier supersonique qui soit acceptable du point de vue de l'environnement, en même temps que des Jumbo à double ponts d'une capacité de 800 sièges alors que réapparaîtrait le turbopropulseur à 100 places pour les courts-courriers, tous ces avions étant des versions améliorées de ce que l'on connaît aujourd'hui.

Se gardant bien, pour conclure, de faire de la science-fiction, Monsieur Armin Baltensweiler insista sur les progrès auxquels il faut s'attendre dans le domaine de l'informatique : les écrans de visualisation reliés aux ordinateurs ainsi que les micro-processeurs seront évidemment de plus en plus utilisés, aussi bien en l'air dans les cockpits, qu'au sol pour l'exploitation et la gestion des compagnies aériennes.

« Bientôt, les passagers pourront commander leurs billets d'avion et réserver leurs places par l'intermédiaire de leur poste de télévision. En quelques minutes, toutes les informations relatives à leur voyage apparaîtront sur leur écran. Ils connaîtront le numéro de vol, l'heure de départ et d'arrivée, le type d'avion, l'état de leur réservation et le numéro de leur siège. »

Et M. Baltensweiler de conclure : « Le futur sera donc, à n'en pas douter, aussi passionnant et surprenant que le passé ou le présent ; le transport aérien, s'il sait se montrer vigilant et dynamique, a les moyens de surmonter avec succès les crises et les difficultés que nous réserve cet avenir. »

•



"Pour toute opération internationale: l'UBS, bien sûr."

A l'Union de Banques Suisses, le «service personnalisé» n'est pas un vain mot!

Dans le monde entier, les clients de l'UBS apprécient la note personnelle apportée par nos spécialistes des questions financières: prêts nationaux et internationaux, change et placements sur le marché monétaire.

Nos spécialistes se familiarisent rapidement avec les besoins spécifiques des clients. Ils s'y connaissent en matière de gestion de portefeuilles et sont à même d'offrir une assistance-conseil très étendue.

Si vous voulez accéder à toutes les ressources d'une grande banque suisse, avec un service personnalisé à tous les niveaux, adressez-vous à l'UBS.

Les opérations bancaires internationales, c'est notre affaire.