

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 68 (1988)
Heft: 4

Artikel: Développement des liaisons aériennes franco-suisse
Autor: Allemann, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887307>

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: 14.04.2026

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

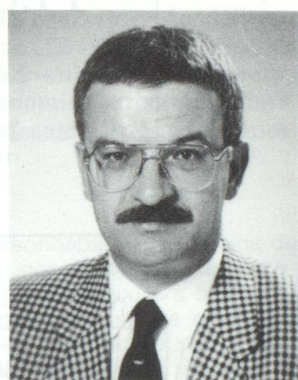
Développement des liaisons aériennes franco-suisse

EN 1987, AIR FRANCE ET SWISSAIR ONT TRANSPORTÉ 1 164 000 PAS-SAGERS ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE ET VICE-VERSA. POUR LES HUIT PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 1988, CE SONT 791 000 PAS-SAGERS 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 1^{er} 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 nou-

velles 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 opérera, 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. ■