

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 105 (1979)
Heft: 24

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Carburant d'aviation : prix doublés depuis 1978

Les récentes hausses frappent durement les compagnies

En une année, le prix du kérosène a pratiquement doublé : en 1978, 100 litres de carburant coûtaient à Swissair 13 dollars 16 en moyenne ; fin 1979, 100 litres coûteront selon toute probabilité 25 dollars 72. Ces hausses, qui se sont étalées sur toute l'année (voir le tableau ci-joint), se traduisent par des dépenses supplémentaires de plus de 100 millions de francs pour l'exercice 1979. Par rapport à 1978, les frais de carburant de la compagnie ont augmenté de 50 % pour se fixer à 350 millions de francs environ.

Les prix du carburant ne sont pas identiques pour toutes les compagnies. Ils varient largement selon les pays et le réseau. Actuellement, c'est en Afrique australe et occidentale ainsi qu'au Moyen-Orient que les prix sont les plus élevés, dans des régions où Swissair a de forts courants de trafic.

Contrairement à une opinion largement répandue, Swissair n'a pas vraiment profité du fait que les prix du kérosène exprimés en francs suisses ont moins augmenté que les prix en dollars. Certes, après la crise de 1974, notre facture de carburants s'est allégée à la suite de la chute du dollar de 3 francs à 1 fr. 77, mais comme la majorité de nos recettes sont issues de pays à monnaie faible, ces recettes se sont simultanément dépréciées d'autant. Au total, le manque à gagner enregistré depuis 1974 était bien plus important que les économies réalisées par rapport aux autres compagnies sur la facture des carburants.

La dernière série de hausses du carburant touche les compagnies plus durement encore qu'en 1974, car toutes les mesures d'économie possibles et imaginables ont déjà été prises, ou presque. On a ainsi fait appel à la technique pour améliorer le rendement des avions et des réacteurs, les gros-porteurs ont été introduits, on a cherché à rationaliser l'exploitation, parfois par le biais de l'automatisation, la productivité s'est accrue et la rotation quotidienne des avions s'est améliorée. On a également réduit les vitesses de croisière des avions, introduit de nouvelles procédures de décollage et d'atterrissage moins

gourmandes en carburant, supprimé des escales et remplacé bon nombre de vols d'écologie par des vols sur simulateurs.

Les rapports entre les prix du carburant, les frais d'exploitation et les tarifs étant complexes, mieux vaut prendre un exemple. En 1978, 90 millions de litres de kérosène ont été utilisés pour le vol Zurich - New York (SR 100 et 101) aller-retour, qui est exploité sept jours sur sept. Facture totale : 18 millions de francs, soit 16 % des frais d'exploitation de la ligne. Le seuil de rentabilité, c'est-à-dire le coefficient de chargement nécessaire pour couvrir les frais d'exploitation, était de 70 %. Ce pourcentage ayant été atteint en 1978, les comptes de la ligne étaient équilibrés.

En 1979, la hausse massive des prix du carburant intervenue depuis le début de l'année s'est traduite sur cette ligne par 14 millions de francs supplémentaires pour l'année entière, ce qui correspond à une augmentation de 80 % par rapport à 1978. En conséquence, si aucune mesure n'était prise, les comptes de la ligne se solderaient, dans un contexte identique, par des pertes de 14 millions de francs, pour des frais de carburant de 32 millions. L'arsenal des mesures permettant d'éviter ou de compenser ce surcroît de dépenses est mince : on peut s'attaquer au trafic, aux coûts, aux tarifs, ou aux trois à la fois.

Examinons ces possibilités une à une. Si l'on voulait compenser ces dépenses supplémentaires sans toucher aux tarifs, le trafic sur les vols SR 100 et 101 devrait augmenter de 15 %. En d'autres termes, le taux d'occupation annuel devrait passer de 70 à 80 %. Comme ces vols sont déjà complets en période de pointe, il faudrait obtenir une augmentation très supérieure à la moyenne pendant la basse saison, ce qui ne paraît pas très réaliste, du moins à courte échéance. Les dépenses, de leur côté, ne sont pas compressibles à l'infini et toutes les mesures d'économies ont déjà été appliquées. Reste une solution : relever les tarifs.

L'importance de cette augmentation dépend de plusieurs facteurs, mais avant tout de l'ampleur de la hausse du carburant. En 1978, les frais de carburant constituaient 16 % des dépenses totales sur la ligne de New York. Ces frais augmentant de 80 %, il en résulte une progression de



La hausse du prix des carburants va-t-elle compromettre l'essor du trafic aérien mondial ?

13 % de la part des frais de carburant sur l'ensemble des dépenses. Cette ligne devrait donc pouvoir fournir 13 % de recettes en plus pour que les comptes restent équilibrés. Or, qui dit augmentation des recettes, dit augmentation des commissions à verser aux agents. En conséquence, pour compenser la totalité des frais supplémentaires, les recettes — donc les tarifs — devraient augmenter de 14 % et non pas de 13 % comme le seul renchérissement des carburants l'exigerait. En d'autres termes, dans le cas qui nous occupe, une élévation des tarifs de 13,9 % permettrait tout juste de compenser les frais supplémentaires, pour une même composition du trafic.

Pourtant, depuis le 1^{er} septembre 1979, Swissair applique des tarifs — y compris les suppléments pour le carburant — qui montrent bien que la compagnie n'a pas entièrement épuisé les possibilités d'adaptation tarifaire que lui donnait l'IATA. Ainsi, les tarifs en francs suisses sur la ligne de New York n'ont augmenté que de 8 % environ ; Swissair a voulu favoriser par là l'élimination progressive des différences de change entre pays à monnaie faible et pays à monnaie forte. De même, ces tarifs exprimés en dollars n'ont été relevés que de 10 % pour tenir compte du marché américain et pour éviter que la Suisse ne devienne plus chère encore aux yeux des étrangers, des touristes américains en particulier.

Compte tenu de ces relèvements, le billet aller-retour Zurich - New York ne coûte en classe économique, à plein tarif, que

1658 francs, soit 32 % de moins qu'en 1970 et 39 % de moins qu'en 1974. Cet écart est plus grand encore par rapport à 1974 pour les billets à des tarifs excursions.

Les compagnies aériennes feront le maximum pour continuer de proposer à l'avenir encore des tarifs aussi bas que possible. Elles savent qu'un tassement de la demande aggraverait singulièrement la situation. Mais les compagnies n'arriveront à suivre cette politique tarifaire que si trois conditions sont réunies : l'inflation en général, et le renchérissement du pétrole en particulier doivent rester à l'intérieur de limites raisonnables, le kérosène, indispensable pour l'instant, ne doit pas manquer et la situation monétaire ne doit pas s'aggraver.

Swissair

Vie de la SIA

Communications SVIA

Candidatures

M. **Gérald Cuennet**, ingénieur civil diplômé EPFL en 1972. (Parrains : MM. Jean Beauverd et Philippe Chatelain.)

M. **Walter Lang**, architecte diplômé EPFL en 1978. (Parrains : MM. D. Papadaniel et G. van Bogaert.)

M. **Charles-Denis Perrin**, ingénieur électricien diplômé EPFL en 1973. (Parrains : MM. J.-C. Gogniat et B. Lakah.)

M. **Ahmad-Hossein Assef-Vaziri**, ingénieur civil, diplômé EPFL en 1979. (Parrains : MM. A. Jeanneret et A.-Gilles Dumont.)

M. **Yves Callet-Molin**, architecte, diplômé EPFL en 1979. (Parrains : MM. G. Dufour et R. Vittone.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'article 10 des statuts de la SVIA, ils ont la possibilité de faire une opposition motivée par avis écrit au comité de la SVIA dans un délai de 15 jours. Passé ce délai, les candidatures ci-dessus seront transmises au Comité central de la SIA.

Evolution des prix du kérosène 1970-1979 (moyenne de Swissair)

Prix pour 100 litres	1970	1972	1974	1976	1978	1979				1980
						1.T.	2.T.	3.T.	4.T.*	1.T.*
en \$ USA	2,83	3,07	10,58	12,08	13,16	14,81	18,41	23,37	25,72	27,80
Indice	100	108	374	427	465	523	651	826	909	982
en fr. s.	12,21	11,68	31,73	30,32	23,30	24,74	31,47	38,56	42,44	43,10
Indice	100	96	260	248	191	203	258	316	348	353
Cours 0 \$/fr. s.	4,32	3,81	3,—	2,51	1,77	1,67	1,71	1,65	1,65	1,55

* Estimations de Swissair.