

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 45 (2018)
Heft: 1

Artikel: Conditions de vol favorables, mais que pour les plus grands
Autor: Schuppli, Stefan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911638>

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>

Conditions de vol favorables, mais que pour les plus grands

Grâce à la forte demande, le marché des grandes compagnies aériennes est florissant. C'est également vrai en Suisse, où Swiss enregistre des bénéfices. Les petites compagnies luttent toutefois pour leur survie.

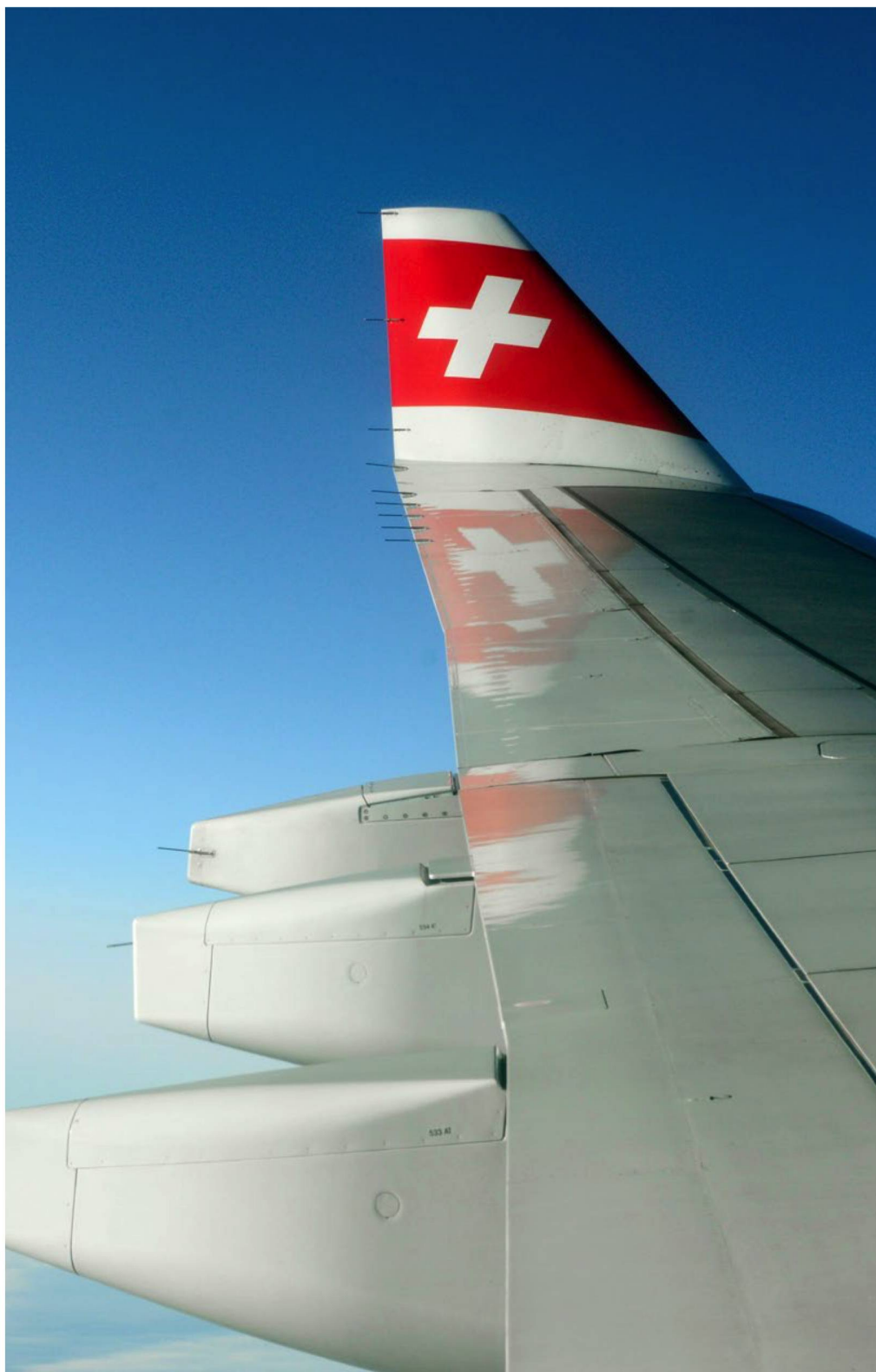
STEFAN SCHUPPLI

Le secteur aéronautique enregistre une croissance record. L'Association internationale des transporteurs aériens estime qu'en 2017, le secteur a généré un bénéfice global de 34,5 milliards de francs. Durant les huit dernières années, les exercices ne se sont jamais soldés par des pertes. Une situation unique. Le marché est également prospère en Suisse. Swiss, compagnie leader au plan national, a atteint de nouveaux pics, dus à la demande vigoureuse mais aussi à l'arrivée dans le parc aéronautique de nouveaux avions plus économiques et plus grands.

Pour les long-courriers, il s'agit du Boeing 777 et pour les moyen-courriers des CSeries 100 et 300, un produit entièrement nouveau du fabricant canadien Bombardier. Le taux de remplissage des avions dépasse largement les 80 %, Swiss étant devenue une «vache à lait» très rentable de Lufthansa. En 2017, le bénéfice opérationnel devrait atteindre plus de 500 millions de francs. Il faut remonter loin dans l'histoire de Swissair pour trouver des excédents aussi importants.

Swiss versus EasyJet

Par rapport à la concurrence étrangère, Swiss pratique des tarifs plus élevés. Mais de toute évidence, les clients sont prêts à payer de tels tarifs, ce qui explique de tels bénéfices. Et il ne fait aucun doute que Swiss tient en échec la forte concurrence. EasyJet Switzerland, une filiale de la compagnie low cost éponyme, est la deuxième plus grande compagnie aérienne en Suisse. EasyJet dispose d'une autorisation d'exploitation suisse, possède qua-



Swiss flirte avec les sommets. Son bénéfice opérationnel devrait atteindre plus de 500 millions de francs en 2017. Photo Keystone

torze nouveaux Airbus stationnés à Genève et neuf à Bâle. Sur l'EuroAirport, l'aéroport binational de la région de Bâle, la société domine nettement le secteur avec une part de marché de près de 60 %.

Il est intéressant de constater que les modèles commerciaux d'EasyJet et de Swiss dans le secteur des moyen-courriers n'ont cessé de se rapprocher. Jusqu'à présent, EasyJet a appliqué le principe de la simplicité: pas de trafic de correspondance, pas de prestations supplémentaires, les prix les plus bas, dès que possible. Mais peu à peu, ce concept devient plus souple. EasyJet a ainsi introduit des catégories sièges en cabine: il faut déboursier plus pour des fauteuils à l'avant ou disposant de plus de place pour les jambes. Quant aux billets modifiables, ils sont vraiment chers, même chez EasyJet. La compagnie souhaite ainsi séduire un plus grand nombre de clients d'affaires souhaitant profiter de vols avec des dates flexibles. Inversement, la compagnie Swiss, qui pratique des tarifs plutôt élevés, a introduit des tarifs très bon marché pour se maintenir sur le marché, particulièrement à Genève où elle est en concurrence directe avec EasyJet.

Edelweiss étend sa flotte

Avec Swiss et EasyJet, Edelweiss Air se porte très bien. La seule compagnie suisse de vols de vacances, ainsi qu'elle se décrit, est une société sœur de Swiss qui appartient au groupe Lufthansa et travaille étroitement avec Swiss. L'année prochaine, la flotte passera de cinq à 15 avions. Sur les vols long-courriers, les cabines proposent trois catégories: Eco, Eco Plus et Business.

Compagnies aériennes suisses (état fin 2017)

	Collaborateurs	Avions
Swiss	9100 *	75
Edelweiss Air	670	10
Easyjet Switzerland	550/340 **	14/9 **
Skywork	100	4

* Fin 2016 **Genève/Bâle

Les contre-exemples existent aussi. Les compagnies Air Berlin et Darwin Air de Lugano qui ont fait faillite l'année dernière montrent qu'une conjoncture favorable ne suffit pas à assurer la survie des compagnies. Air Berlin, qui exploite quelques lignes en Suisse et possède également des avions stationnés à Zurich, a pâti d'un modèle commercial trop généraliste et de coûts notoirement trop élevés. L'entreprise a d'abord bénéficié d'un sursis concordataire, et puis l'autorisation d'exploitation lui a été retirée. Le nom de Darwin, qui évoque la lutte pour la survie dans la nature, est emblématique de l'histoire de cette petite compagnie aérienne tessinoise, appartenant au groupe Air Adria. Darwin Air a été fondée en 2003 suite à la décision de Swiss de supprimer Lugano de son réseau aérien. Ironiquement, dans le cadre de restructurations, Darwin Air supprimera également Lugano de ses destinations desservies. La base opérationnelle de la compagnie se trouvait à Genève, son siège social à Lugano.

Sauvetage de dernière minute

À l'automne dernier, la compagnie bernoise Skywork a frôlé le désastre. Audacieuse, la minuscule société tente de développer à partir de Berne un trafic régulier, mais l'infrastructure incom-

plète (petits hangars pour les travaux de maintenance, équipement lacunaire pour les atterrissages en cas de visibilité nulle) montre ses limites. Par ailleurs, compte tenu des structures tarifaires actuelles, il est difficile d'exploiter de manière rentable des avions de 50 places ou moins.

Skywork a évité de justesse la fermeture lorsque l'Office fédéral de l'aviation civile a demandé des garanties financières supplémentaires. À l'automne, et à la dernière minute, un investisseur a sauvé l'entreprise. À l'avenir, son activité devrait se baser davantage sur l'EuroAirport de Bâle. On a déjà pu apercevoir les avions exploités par Skywork stationnés sur l'aéroport de Bâle il y a près de 20 ans. Ils appartenaient alors à Crossair, qui exploitait une flotte importante de Saab 2000.

Encore plus de passagers aériens

2018 aussi devrait être une bonne année pour les compagnies aériennes. La conjoncture favorable se confirme, plus ou moins selon les régions du monde, ce qui est très propice au secteur aéronautique. Selon l'Association internationale des transporteurs aériens IATA, le nombre de voyageurs augmentera de près de 6 % en 2018, ce qui signifie que 4,3 milliards de personnes emprunteront un avion.

Cette demande à la hausse devrait également permettre à Swiss de poursuivre sa croissance. Il y a moins d'un an, elle avait d'ailleurs annoncé lors de la conférence de presse annuelle qu'elle créerait près de 550 emplois d'ici à fin 2018.

STEFAN SCHUPPLI EST JOURNALISTE
ET SPÉCIALISTE DE L'AVIATION À BÂLE