Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: Le trafic aérien en Europe
Autor: Laile, Henry
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886937

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: 12.07.2025

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

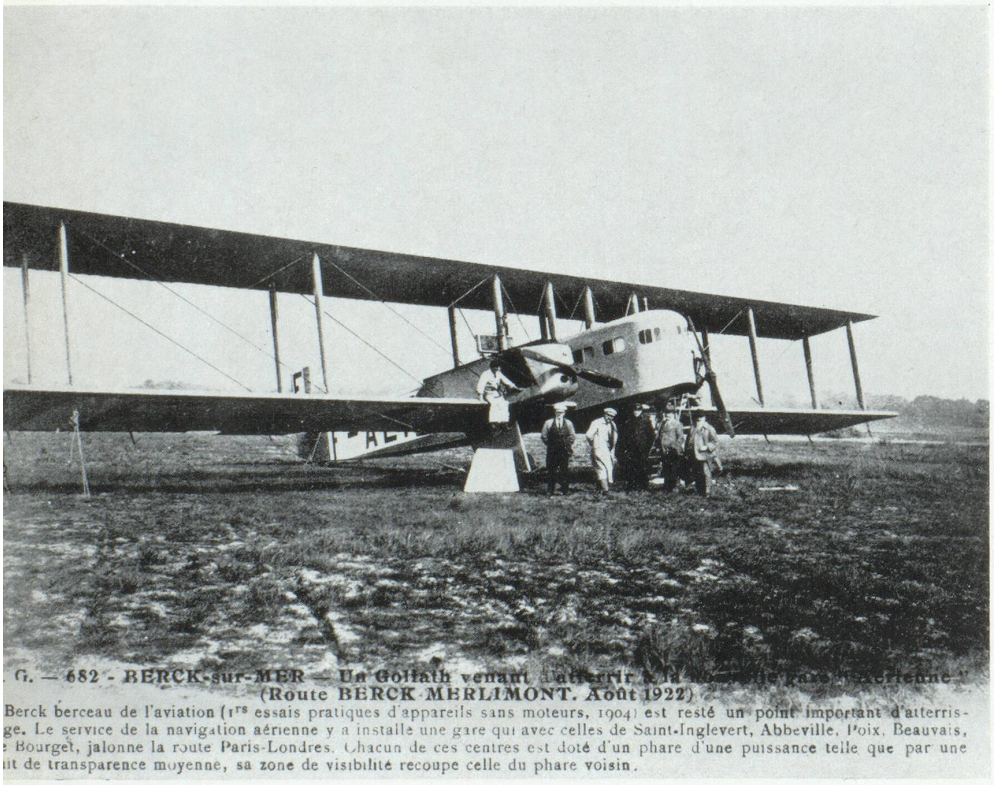
LE TRAFIC AÉRIEN EN EUROPE

Henry LAILE

L'Europe, ce petit cap de l'Asie si l'on en croit Valéry, mais combien fertile en pensées de toutes sortes, fut le berceau de l'aviation. Le 9 octobre 1890, en effet, un homme, Clément Ader, quittait le sol sur un appareil ayant décollé par la seule force de son moteur. Premiers pas riches de promesses puisque, depuis ces quelque cinquante mètres parcourus par le premier avion, distances, obstacles naturels — tels que chaînes de montagnes ou bras de mer — ont été vaincus tour à tour et que, chaque jour, le plus naturellement du monde, de sûrs et puissants avions sillonnent notre ciel.

L'Espace Aérien de l'Europe

Mais, dès qu'il s'agit d'aviation, la géographie pure perd quelque peu de ses droits. Ainsi l'espace aérien européen, au terme des conventions internationales, s'étend-il, au Sud, jusqu'au Tropique du Cancer, incluant de cette façon les Canaries, Madère, la Côte de l'Afrique du Nord, le Caire et le Golfe Persique. A l'Est, l'Europe aérienne est délimitée par le 55e degré de longitude, dont le chemin suit pratiquement la chaîne de l'Oural et, à l'Ouest, par le 24e degré de longitude passant au large de l'Islande. Tel est le cadre à l'intérieur duquel se déploient quelque 300.000 kilomètres de lignes, formant un réseau d'une densité remarquable, si on le compare à celui des États-Unis par exemple qui, sur un territoire deux fois plus étendu, reste deux fois moindre en longueur.



G. — 682 - BERCK-sur-MER — Un Goliath venant d'atterrir à la [illegible] de gare aérienne
(Route BERCK-MERLIMONT. Août 1922)

Berck berceau de l'aviation (1rs essais pratiques d'appareils sans moteurs, 1904) est resté un point important d'atterrissage. Le service de la navigation aérienne y a installé une gare qui avec celles de Saint-Inglevert, Abbeville, Poix, Beauvais, Bourget, jalonne la route Paris-Londres. Chacun de ces centres est doté d'un phare d'une puissance telle que par une nuit de transparence moyenne, sa zone de visibilité recoupe celle du phare voisin.

Une Brève Histoire du Transport Européen

A l'origine — c'est-à-dire aux lendemains mêmes de la première Guerre Mondiale — les rapports traditionnels de la géographie et de la politique amènent aviateurs et exploitants à assurer en priorité la desserte des grandes capitales. Voici pourquoi le 8 février 1919 Lucien Bossoutrot, pilote des « Lignes Farman » réalise le premier transport aérien de passagers entre Paris et Londres, et qu'un semblable exploit se renouvelle, trois semaines plus tard à peine, entre les capitales française et belge. Dès lors, le mouvement est donné et des liaisons régulières s'installent entre Londres, Paris, Amsterdam ou Bruxelles et les capitales de l'Europe centrale, scandinave ou danubienne.

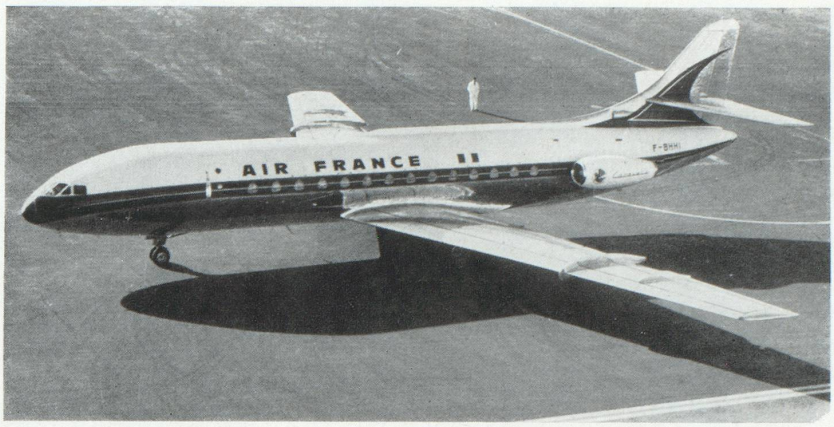
Les appareils qui assurent alors régulièrement et fièrement leur mission nous font aujourd'hui sourire. A côté de nos souples Caravelle, transportant jusqu'à 86 passagers à une moyenne de 850 km/heure et sur des étapes de 4.000 kilomètres, que peut bien représenter encore le Lioré et Olivier

« Le 0-21 » lancé en 1926 et exploité par la Compagnie Air-Union, une des cinq compagnies fondatrices d'Air-France ? Dix-huit passagers seulement prennent place dans ce solide biplan qui, avec ses deux moteurs de 450 CV chacun, vole à 155 km/heure sur des étapes de 600 kilomètres !

Pourtant, l'avion présente d'évidents avantages. Même encore limitée, sa vitesse fait gagner du temps aux hommes d'affaires et surtout évite les ruptures de charge que la mer — ou un bras de mer — impose aux autres transports. De là, cette affection dont l'avion est très tôt entouré. Et, mieux qu'un long discours, ces quelques chiffres parlent d'eux-mêmes. En 1922, 1.199 passagers prennent l'avion sur la seule relation Paris-Londres. En 1925, ils sont déjà 7.782 ; 13.057 en 1931 ; 32.000 à la veille du second conflit mondial.

Tous les efforts qui, pendant vingt ans, avaient amené les compagnies à regrouper leurs efforts, à passer des accords de pools, les États à aider la constitution de sociétés uniques puissantes — les Imperial Airways en 1924, la Deutsche Lufthansa en 1926, la Swissair en 1931 ou Air-France en 1933 — se trouvent réduits à néant par la guerre. Dislocation des réseaux, perte des débouchés traditionnels, épuisement des nations belligérentes ou seulement touchées par le conflit : le spectacle est triste, à la Libération. Un vaste effort de reconstruction s'impose, parfois mené avec des moyens rudimentaires mais dont les résultats ne laissent d'être encourageants.

La reprise est rapide, spectaculaire, favorisée par des accords de pool, des groupes d'études, puis, à quelque temps de là, par des organismes corporatifs tels que l'European Air Research Bureau, l'Eurocontrol dont la fondation s'impose lorsque s'ouvre en 1959, l'ère de l'avion à réaction.



Le Trafic Européen d'Aujourd'hui

Aujourd'hui, le trafic européen est en pleine expansion. Celle-ci est due, bien entendu, au développement des activités économiques européennes et extra-européennes, l'Amérique du Nord essentiellement. Mais aussi, conséquence de ce qui précède, de l'amélioration générale des niveaux de vie, qui se trouve d'ailleurs avoir des prolongements insoupçonnés en matière de transport aérien. Jusqu'ici, en effet, les avions desservaient essentiellement les capitales et les grands centres industriels ou commerciaux. Aussi, des villes comme Hambourg, Munich, Francfort, Dusseldorf, Milan, Turin, Genève, Manchester attirent-elles un nombre sans cesse croissant d'hommes d'affaires. Or, avec une civilisation qui s'oriente de plus en plus vers les loisirs et le tourisme par le jeu des conquêtes sociales — quatre semaines de congés payés, par exemple, ou augmentations de salaires —, l'avion est devenu de plus en plus le moyen favori de transport vers les lieux purement touristiques. Ainsi a-t-on pu voir s'ouvrir, ces dernières années — et le phénomène va s'amplifiant chaque année — de nouvelles escales situées aux Baléares, en Corse, en Sardaigne, à Venise, à Naples, à Corfou ou au Moyen Orient, lieux traditionnels de pélerinage pour ceux qui vibrent au contact des civilisations anciennes ou simplement recherchent un doux farniente sous un ciel toujours pur et clément.

La conjonction de ces deux facteurs — tourisme, affaires — explique l'essor du transport aérien en Europe et que résume le bref tableau ci-dessous.

Dans la compétition internationale, la vieille Europe ainsi a retrouvé une nouvelle jeunesse, grâce à l'avion. Les résultats enregistrés ces dernières années, l'état actuel de la conjoncture internationale laissent d'ailleurs augurer de nouveaux développements. Ce n'est pas la moindre qualité d'une industrie arrivée maintenant à l'âge adulte et qui puise dans les leçons de son passé les raisons de poursuivre son essor, que d'avoir su s'adapter aux temps nouveaux et de susciter de brillants lendemains.

TOTAL E.A.R.B.

	1955	1959	1963
Total E.A.R.B.			
— Passagers (10^3)	3.594	7.428,1	13.102,6
— Kilomètres (10^9)	83,4	169,6	229,2
% du trafic I.A.T.A.			
— Passagers	6,9	9,5	12,3
— Kilomètres	4,7	6,9	8,4