Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 59 (1979)

Heft: 2

Artikel: Les relations aéronautiques entre la Suisse et la France : sous le signe de la coopération

Autor: Guldimann, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886763

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: 17.07.2025

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

WERNER GULDIMANN

Les relations aéronautiques entre la Suisse et la France : sous le signe de la coopération *

Les relations aéronautiques entre la Suisse et la France témoignent d'un étonnant paradoxe : bien qu'elles n'aient jamais été codifiées sous la forme d'un accord bilatéral classique, elles sont imprégnées d'une large collaboration à tous les niveaux. Après en avoir retracé le cadre et le développement, nous aborderons donc successivement les rapports entre Swissair et Air France, le statut des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève ainsi que la question du matériel aéronautique.

Un cadre et une évolution

A l'instar des relations dans bien d'autres domaines, celles que nos deux pays entretiennent en matière aéronautique s'inscrivent dans un cadre plus général. Il faut donc garder à l'esprit quelques principes fondamentaux qui régissent les rapports franco-helvétiques.

Certains facteurs tendent à nous distinguer, d'autres nous rapprochent. Premièrement, la France est un grand pays — au plein sens du terme — alors que les dimensions de la Suisse la placent parmi les petites nations. La France est en outre très active sur l'avant-scène internationale, contrairement à notre pays qui craint les feux de la rampe (certes, sans tomber pour autant dans l'inaction). Enfin, la France suit la voie de l'intégration au sein des Communautés européennes, tandis que la Suisse préfère les liens plus limités et moins contraignants de l'Association européenne de libre échange (AELE).

Quant aux éléments qui nous rapprochent, nous en voyons principalement trois. Il y a tout d'abord cette donnée physique déterminante qu'est le voisinage; le contact direct, vécu quotidiennement par beaucoup, est un fait essentiel, ne serait-ce que parce qu'il exclut l'ignorance mutuelle. Il y a ensuite — pendant psychologique du voisinage physique — la communauté de langue entre la partie romande de la Suisse et le peuple français. Il y a enfin un assemblage comparable de tempéraments, nos deux pays étant à la charnière de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud.

*Article écrit avec la collaboration de M. Jérôme Racine, de la section Juridique de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Mais revenons-en à l'aviation civile et reportons-nous à 1944, date à laquelle le transport aérien international s'est doté de sa réglementation de base : la Convention de Chicago. Cette convention a consacré un compromis entre les partisans de la liberté dans les airs et les tenants d'un système sauvegardant la souveraineté nationale. Ainsi donc, l'ouverture d'une ligne aérienne régulière a été subordonnée à l'autorisaton des deux États concernés. Il en est résulté un réseau très dense d'accords bilatéraux; la Suisse a d'ailleurs conclu de tels traités avec l'ensemble des pays européens, excepté l'Albanie... et la France ! Des négociations eurent pourtant lieu au début des années 50 (un accord fut même paraphé, mais il ne fut ni signé ni ratifié par la suite) et en 1961-62. Toujours est-il que, aujourd'hui encore, le trafic aérien entre nos deux pays n'est assuré, par Swissair et Air France essentiellement, qu'en vertu de concessions d'exploitation de durée limitée octroyées réciproquement; il s'agit donc là de documents purement administratifs, fort éloignés d'un accord bilatéral en bonne et due forme.

Quoi qu'il en soit, le trafic s'est peu soucié du cadre juridique dans lequel il se développait. De fait, il a crû de manière remarquable. Si l'on se réfère au nombre de passagers du trafic de lignes transportés entre la Suisse et la France, les chiffres parlent d'eux-mêmes : 280 000 en 1960, 1 180 000 en 1978. Durant ces 18 dernières années, le trafic a plus que triplé entre Zurich et Paris, alors qu'il a pratiquement quadruplé entre Genève et Paris. Actuellement, Swissair dessert Paris, Nice et Marseille, tandis qu'Air France relie en plus Lyon, Bordeaux et Toulouse à l'un ou l'autre des aéroports suisses.

La collaboration entre compagnies

Vu l'absence d'un accord bilatéral franco-suisse, le poids des négociations s'est reporté sur les compagnies Air France et Swissair.

Le 18 janvier dernier, les deux entreprises ont d'ailleurs conclu, après plusieurs mois de pourparlers, un nouvel arrangement. Les problèmes qui se posaient étaient d'ordres divers. Côté matériel aéronautique, Air France souhaite cesser l'exploitation de ses Caravelles et introduire des avions modernes, Airbus A-300 notamment (une liaison quotidienne entre Paris et Genève est d'ores et déjà assurée avec cet avion). Swissair désire également améliorer sa prestation, mais ne pourra mettre en service le nouveau DC-9-80 que dès 1980, puis le future Airbus A-310 qu'à partir de 1983. En outre, la desserte de Paris doit tenir compte de la répartition des vols entre Orly et Roissy.

En fait, l'accord conclu est de grande portée. Un régime transitoire rendra possible l'introduction de nouveaux avions dès qu'ils seront disponibles, sans que ni l'une ni l'autre des entreprises ne soit pénalisée. Par ailleurs, un programme de vol commun permettra de satisfaire les besoins des passagers dans une plus large mesure encore.

Il apparaît de la sorte que l'ensemble des problèmes a pu être résolu en optant pour un élargissement substantiel de la coopération commerciale. Les conditions d'une effective égalité des chances sont dès lors réalisées et la concurrence pourra s'exercer de manière saine.

Les aéroports

Les villes de Bâle et de Genève étant situées à proximité immédiate de la frontière, la construction et l'exploitation de leurs aéroports allaient fatalement poser des problèmes de voisinage. Les solu-

tions que l'on a choisies dans les deux cas pour les résoudre sont différentes : création d'un aéroport bi-national à Bâle-Mulhouse, établissement d'un aéroport suisse à Genève, doté cependant d'un secteur français à des fins douanières.

Dans le cas de Genève, une convention a été conclue en 1956. La France a ainsi accepté de tolérer les « débordements » de l'aéroport sur son territoire (installations de radio-navigation et de sécurité par exemple). Quant à la Suisse, elle a prévu, à l'intérieur des bâtiments, une sorte d'appendice douanière française. Ce système comporte plusieurs avantages : les passagers qui viennent des départements français voisins et qui empruntent un vol vers la France (ou inversément) ne sont soumis à aucun contrôle de la part des autorités suisses; il en va de même des voyageurs en provenance ou à destination de la France et qui ne font que transiter par la Suisse; enfin, pour n'importe quel passager qui se rend de Suisse en France, les formalités douanières d'entrée et de sortie sont regroupées à Genève.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse a nécessité quant à lui une collaboration d'une toute autre envergure. Par convention du 4 juillet 1949, la France s'est engagée à mettre à disposition les terrains nécessaires, alors que la Suisse s'est chargée de construire l'aéroport lui-même; l'exploitation se fait également en commun. Lorsqu'on connaît les problèmes qui surgissent lorsqu'il s'agit de réunir les ressources nécessaires à la construction d'installations de cette importance, on se doit d'exprimer son admiration à l'égard des fondateurs de l'aéroport; ils ont su en effet dépasser les conflits de toute sorte et les comptes d'épiciers, plaçant ainsi l'intérêt général au-dessus des préoccupations particulières. Il va sans dire que l'exploitation demande encore actuellement beaucoup de bonne volonté de part et d'autre, de même qu'elle exige des responsables qu'ils soient ouverts à la discussion et disponibles au compromis.

Ces derniers temps, des critiques ont été exprimées à l'égard de la non-concordance des tarifs en francs suisses et en francs français. Dans le cas de Bâle-Mulhouse, divers milieux se sont demandés ce qui justifiait l'application de tarifs en francs suisses à des passagers ou à des envois en provenance du territoire français et empruntant le secteur suisse. C'est ici, en fait, qu'apparaît le caractère bi-national de l'aéroport : il y existe en effet des tarifs exprimés dans les deux monnaies, car les droits de trafic sur cet aéroport sont respectivement accordés par chacun des deux gouvernements intéressés pour les vols en provenance ou à destination de leur propre territoire; or, le tarif appliqué dépend de l'autorité qui accorde les droits de trafic correspondants, et non du lieu d'émission du billet ou de la lettre de transport aérien. Au contraire, à Genève, l'ensemble des vols dépend des droits de trafic octroyés par la Suisse et il n'y a que des tarifs en francs suisses qui y soient applicables.

Quant à la non-concordance des tarifs libellés en francs français et en francs suisses, il s'agit-là d'une question particulièrement complexe. A Bâle-Mulhouse, et pour des vols à destination d'autres villes françaises, elle s'explique par le fait que certains d'entre eux sont internes (ceux qui partent du secteur français), alors que les autres sont internationaux (ceux qui partent du secteur suisse); or, les tarifs intérieurs se sont constamment révélés inférieurs aux tarifs internationaux.

En ce qui concerne les tarifs du trafic de lignes international, on sait qu'ils sont fixés par l'IATA dans la plupart des cas. L'impératif de cohérence implique à cet égard le recours à une unité monétaire commune. Malheureusement, le régime des taux de change flottants a entraîné des perturbations toujours plus sensibles. Dans les pays à monnaie forte, il a fallu accorder des rabais de change (atteignant jusqu'à 40 % en Suisse !), alors que les pays à monnaie faible introduisaient des surtaxes sur le prix des billets. Malgré cela, la compensation des variations de change n'a pas pu être réalisée intégralement, la résistance aux hausses de tarifs dans les pays à monnaie faible étant trop importante. Le retour à une concordance parfaite des tarifs d'un pays à l'autre nécessiterait la restauration d'un régime de taux de change fixes. Cela représente une mesure qui est malheureusement (ou heureusement) hors de portée des administrations de l'aviation civile...

L'Airbus

Il nous reste enfin à aborder la question du matériel aéronautique. Swissair a en effet signé le 14 mars dernier un contrat avec Airbus Industrie portant sur l'achat de 10 A-310 et sur la réservation de 10 options supplémentaires.

Le cheval de bataille d'Airbus Industrie était jusqu'à présent l'A-300 : appareil gros-porteur court à moyen-courrier; c'est cet avion qu'exploite maintenant Air France une fois par jour à destination de Genève. Les succès récents de l'A-300 ont incité son contructeur à en développer une version plus petite : l'A-310 de 210 places environ, qu'acquérera donc Swissair.

L'A-310 se trouvant en concurrence avec une offre de Boeing (le B-767) et la compagnie suisse s'étant traditionnellement montrée favorable aux avions américains, certains ont cru pouvoir penser que sa décision avait été dictée par des motifs politiques. Ce n'est toutefois pas le cas. Il apparaît en effet qu'Airbus Industrie s'est montrée à même de construire des avions qui comptent parmi les meilleurs. L'A-310 ne démentira sans doute pas cette réputation et ses caractéristiques promises constituent autant d'atouts maîtres. Quoi qu'il en soit, nous nous réjouissons à l'idée que la croix suisse ornera à nouveau un avion à la construction duquel la France contribue de manière décisive.

Conclusion

Cet aperçu de la collaboration entre la France et la Suisse en matière aéronautique n'est certes pas exhaustif. Il aura pourtant déjà fait ressortir la richesse de nos relations.

Cette richesse se nourrit d'ailleurs des relations personnelles dont le rôle est parfois décisif. Ces liens amicaux entre les responsables des administrations et des compagnies aériennes sont à même d'instaurer la compréhension et la confiance sans lesquelles la résolution des problèmes serait considérablement plus difficile.

Nous pouvons donc regarder l'avenir avec optimisme. L'expérience passée nous a en effet prouvé que la France et la Suisse ont toujours su concilier leurs intérêts en matière aéronautique, afin d'organiser leurs relations au profit de tous : compagnies, passagers, public en général, et ceci dans chacun des deux États.