Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1999)

Heft: 119

Artikel: Crossair dans la cour des grands

Autor: Goumaz, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847549

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

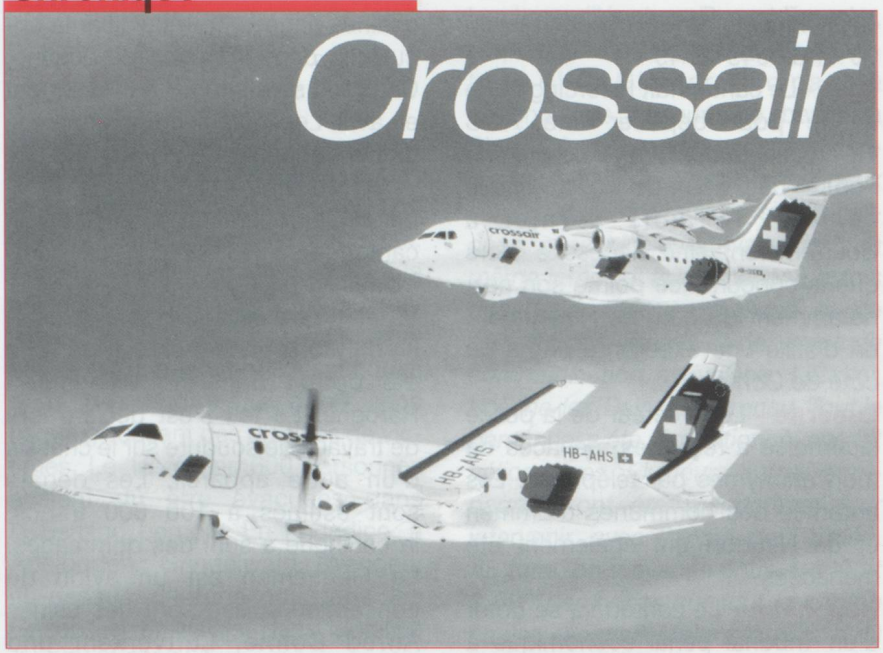
Terms of use

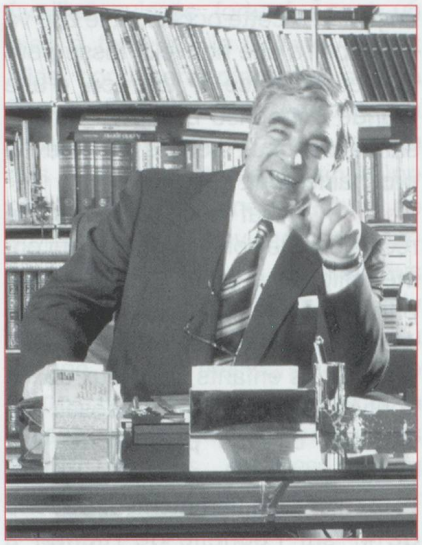
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Crossair dans la cour des grands





La deuxième compagnie aérienne suisse ne cache pas ses ambitions : garder son titre de meilleure compagnie régionale du monde. Carnet de bord de Moritz Suter, l'ex-pilote de Swissair, grâce à qui « la petite compagnie qui monte » a trouvé son rythme de croisière.

Michel Goumaz

« *Nous sommes nés au trafic de ligne il y a 20 ans. Notre acte de naissance international, c'est une concession provisoire pour l'exploitation de lignes entre Zurich et Nuremberg, Innsbruck et Klagenfurt. C'est un 2 juillet que Crossair a opéré son premier vol régulier, avec son seul Metroliner de 18 places, livré un mois plus tôt* » : pour Moritz Suter, président de Crossair, l'histoire remonte en fait au 14 février 1975, date à laquelle il fonde avec Peter Kalt, un ami d'enfance, la société Business Flyers Basel A.G. Elle ne possède au départ que deux avions, un Cessna 320 d'occasion à 4 places et un Piper Cub de 1943, le célèbre monomoteur biplace de l'armée américaine. Nul n'imagine à l'époque que l'on assiste à la naissance d'une compagnie durable. Mais Moritz Suter sait s'entourer, dès le début, d'amis fidèles et compétents, que l'on retrouve encore aujourd'hui dans son équipe.

1976 : trois nouveaux associés arrivent. Le capital actions passe de 65 000 à 165 000 CHF. Cette année-là, Moritz Suter part aux Etats-Unis, achète en seconde main un bimoteur de 6 places et obtient la licence de navigation aérienne pour des vols charters : « *À l'époque, la compagnie n'avait pas d'employé fixe : c'est pendant les heures de loisirs que me laissait mon métier de commandant de bord de DC-9 à Swissair, que je faisais les études sur l'implantation d'une compagnie aérienne suisse, destinée au service régional en Europe* ». Deux ans plus tard, en 1978, le projet a mûri. Il est présenté à Swissair qui réalise l'apport que pourrait lui offrir une compagnie desservant des aéroports dits de troisième niveau. Le nom de Crossair est choisi. Le capital atteint rapidement le million de francs suisses et en novembre, la société fait sa demande de concession pour l'exploitation de lignes régulières de Zurich vers Lyon, Luxembourg, Nuremberg, Klagenfurt, Innsbruck et Lugano.

Deux semaines après le vol inaugural, le deuxième Metroliner est livré. En septembre 1979 déjà, le réseau s'étend grâce à l'ouverture d'une ligne sur Luxembourg. L'année suivante, Crossair obtient de nouveaux droits de trafic dont ceux de Berne à Paris et de Venise à Lugano : c'est le début du développement de l'aérodrome du chef-lieu tessinois qui deviendra aéroport international. Quatre nouveaux *Metroliner III* de 18 places complètent alors la flotte : « *il n'y avait pas d'hôtesses, nos commandants et nos copilotes faisaient le service à bord* ».

Confiants, les dirigeants de Crossair signent un contrat pour l'achat de dix futurs Saab Fairchild 340 Cytiliner, avion de 33 places dont le développement doit à l'influence de Suter : ce type d'appareil avait la particularité de décoller et d'atterrir sur de courtes distances. Quatre ans plus tard, le 15 juin 1984, le Saab

340 effectue ses premiers vols réguliers entre Bâle et Paris ou Francfort, avec ses premières hôtesses.
Le décollage de la compagnie ne se fait pas attendre : en 1987, Crossair transporte un demi-million de passagers et le dernier Metroliner est vendu, tandis que de nouveaux Saab arrivent. L'année suivante est particulièrement juteuse : le capital de 80 millions de CHF est doublé. Swissair en acquiert 38 %. Grâce à ces rentrées d'argent, Crossair fait étudier la construction d'un nouvel avion, le Saab 2000 Concordin, un appareil de 50 places qui sera mis en exploitation en 1994. En 1989, c'est l'acquisition de trois petits quadriréacteurs d'occasion à ailes hautes, des Bae 146-200 Jumbolino qui seront remplacé par des avions neufs (aujourd'hui Avro RJ 100 Jumbolino). Fin 1990, l'objectif du million de passagers transportés est atteint et moins d'un an plus tard, Swissair devient actionnaire majoritaire de Crossair, qui assure alors avec ses Jumbolino les vols que Swissair effectuait avec ses Fokker 100 revendus. La petite compagnie qui monte hérite de la flotte des MD 82/83, destinés aux vols charters, qui étaient effectués par la compagnie Balair/CTA. L'expansion se poursuit grâce à l'ouverture de nouvelles destinations, de lignes saisonnières et à l'accroissement du trafic charter.

La compagnie « champagne »

En 1983, la ligne Paris-Berne-Lugano était menacée de disparaître. Moritz Suter vint en personne à Paris pour la défendre et poursuivre l'exploitation d'une ligne que certains vouaient à l'échec. A cette occasion, il annonçait déjà son prochain pari : les futurs avions de Crossair, des Saab 340, en cours de construction, auraient des sièges en cuir bleu. Le champagne serait servi à bord de chaque vol. Pari tenu et jamais démenti depuis : aujourd'hui encore, les sièges sont en cuir bleu, le champagne pétille plus que jamais, les hôtesses sont particulièrement souriantes et prévenantes. Les collations ou repas, préparés avec soin dans les cuisines de Crossair, sont servis avec porcelaine et couverts en argent.
Par l'observation constante du marché, Moritz Suter a su trouver de nouveaux créneaux… « *Grâce à nos appareils, adaptés aux pistes courtes des aéroports régionaux, nous avons offert à l'homme d'affaires, notre cible prioritaire, une plus grande souplesse d'horaires et des destinations délaissées par les grandes compagnies. Si l'on y ajoute la ponctualité et notre qualité de service, on comprend que Crossair a été désignée, à maintes reprises, meilleure compagnie régionale du monde* » … et prévoir l'évolution des marchés futurs tout en motivant continuellement ses troupes. C'est en maître respecté qu'il poursuit la marche en avant de sa compagnie. Celui qui a eu le privilège de le côtoyer quelques instants s'est rendu compte à quel point la tâche est ardue et semée d'embûches. Sans compter la responsabilité devant des engagements financiers considérables, des actionnaires exigeants, et les 2 500 employés de la compagnie.
Avec l'horaire d'été, les liaisons France-Suisse sont améliorées. Comme avant, les villes de Bordeaux, Marseille, Nice, Lyon seront reliées à Genève, Zurich ou Bâle. Toulouse aura trois vols quotidiens au lieu d'un seul et le vol Paris- Berne-Lugano offrira toujours une correspondance pour Venise ou Florence : « *Il n'est pas exclu que d'autres destinations françaises viennent s'ajouter à cette liste où, une fois n'est pas coutume, la province est largement privilégiée par rapport à la capitale. La liaison Crossair Paris-Bâle, qui était opérée en partage de code avec Air France, souvent avec des avions loués à d'autres compagnies, a entraîné une vague de réclamations : elle sera, pour l'instant, abandonnée au seul profit de la compagnie française* ». Des liaisons saisonnières seront en revanche reprises, en été, pour St-Tropez par Crossair et Ajaccio, en collaboration avec Crossair Europe. L'horaire d'été, entré en vigueur le 28 mars dernier fait le tour de ces nouvelles liaisons.
Pour mieux répondre aux besoins des passagers les plus exigeants, Crossair a conçu le concept *EuroCross* : « *L'idée reçue selon laquelle la droite est le plus court chemin d'un point à un autre n'implique pas forcément rapidité et confort du voyageur, d'autant que les aéroports sont de plus en plus souvent encombrés aux heures de pointe, ce qui provoque, dans les airs ou au sol, des attentes supplémentaires. C'est pourquoi nous avons choisi comme base l'aéroport de Bâle/Mulhouse/Fribourg, une plate-forme à dimensions humaines. Elle garantit des transferts d'un vol à l'autre en 20 mn* ». C'est encore pour offrir aux passagers des conditions optimales de transit que Moritz Suter a convaincu les autorités aéroportuaires de réaliser très prochainement un agrandissement en Y de l'aérogare. Prochainement, les hangars vont doubler de surface avec la construction d'un deuxième immeuble. Même le restaurant du personnel, *Chez Moritz*, où tout le personnel se retrouve, vient d'être réaménagé. Mais ce n'est pas tout, il faut aussi penser au renouvellement de la flotte pour les années 2003/2005.
Toujours à l'affût d'un nouveau réacteur de développement, Crossair justifie pleinement l'association de la traditionnelle croix suisse avec les étoiles d'or sur fond bleu de l'Europe sur l'empennage de ses avions. Aujourd'hui, la deuxième compagnie helvétique transporte plus de cinq millions de passagers, opère 500 mouvements quotidiens avec une flotte quantitativement plus grande que celle de Swissair (77 avions, 80 d'ici la fin de l'année). Elle dessert 84 destinations dans 29 pays, plus 21 destinations charters. Grâce au concept *EuroCross*, elle devrait passer à 1 000 liaisons quotidiennes à l'horizon 2000.
Il était une fois, deux petits avions qui, comme dans les plus belles histoires … eurent beaucoup d'enfants. Ce qui débuta comme un conte de fée est devenu solide réalité. Dans le cadre du S'Air Group et du programme *Qualiflyer*, Crossair poursuit sa marche vers le XXIe siècle, en affirmant chaque jour son importance dans les créneaux qu'elle a choisis. Et comme le succès appelle le succès, l'optimisme est de rigueur.