

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 37 (1957)
Heft: 2

Artikel: Swissair et l'économie nationale suisse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887808>

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

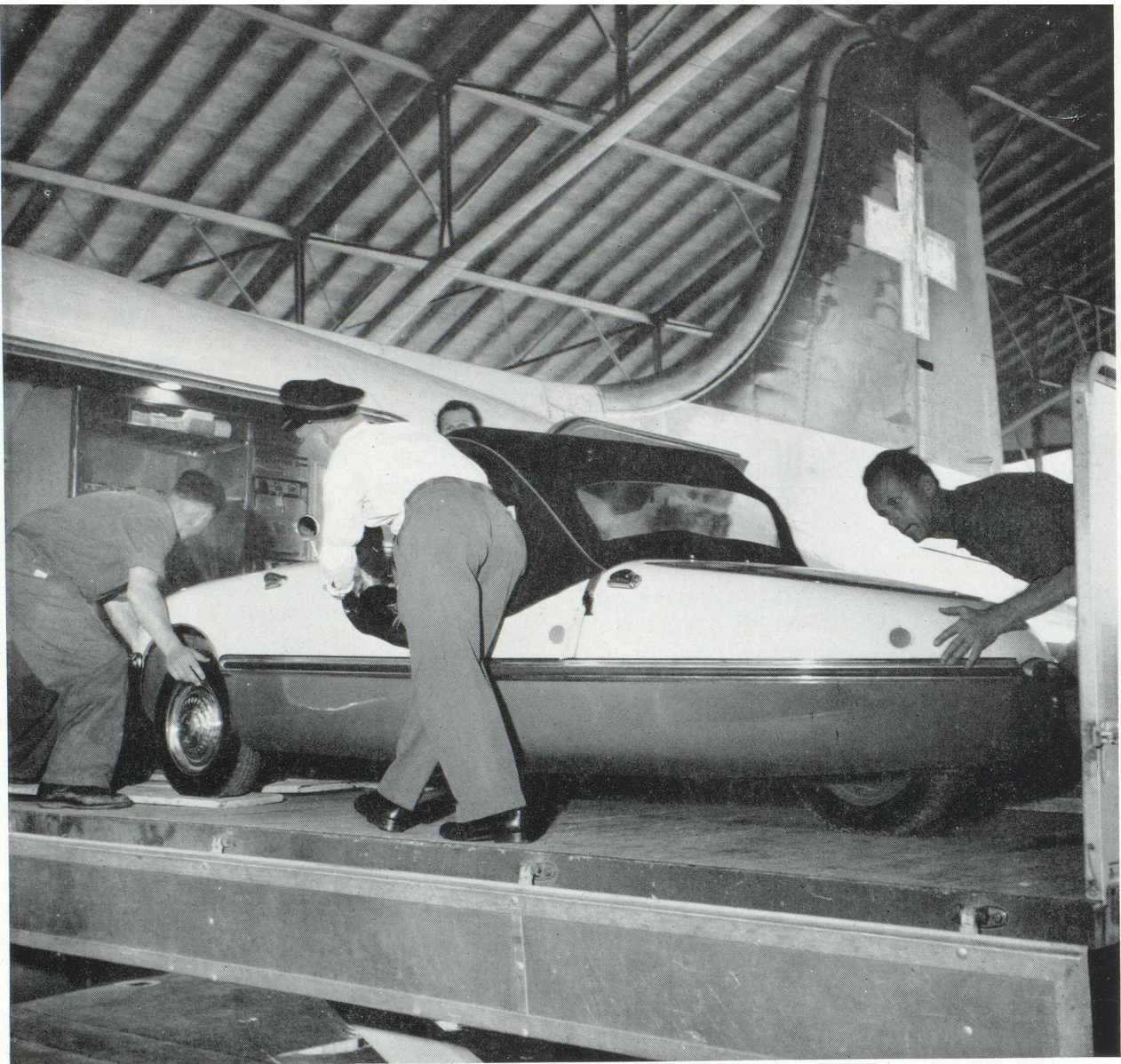
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 29.03.2025

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



Chargement de fret à bord d'un avion de la Swissair

SWISSAIR et l'économie nationale suisse

En 1950, le Conseil fédéral et les Chambres fédérales acceptaient de venir provisoirement en aide à Swissair pour lui permettre de surmonter les obstacles que la dévaluation des monnaies étrangères avait soudainement placés sur son chemin. Par cette décision, notre compagnie nationale a eu la possibilité de faire face à une situation que les circonstances avaient rendue difficile et aussi de poursuivre son développement. Cette clairvoyance des Autorités fédérales a porté ses fruits. Swissair défend aujourd'hui avec succès le prestige du pavillon suisse sur les routes aériennes mondiales.

Swissair a vu s'accroître considérablement le nombre des passagers empruntant son réseau de lignes. Tandis qu'elle transportait en 1937 un peu plus de 51 000 personnes, elle en transporta, en 1955, plus de 630 000; cette année, le chiffre atteindra vraisemblablement 715 000. Cette évolution se poursuivra au cours des prochaines années et, à n'en pas douter, s'intensifiera encore. On a dénombré sur les trois aéroports principaux de Suisse, Genève-Cointrin, Zurich-Kloten et Bâle-Mulhouse, 1 248 844 passagers, dont 468 330 à Genève, 690 382 à Zurich et 90 132 à Bâle.

Le message adressé aux Chambres fédérales le 12 octobre 1956 par le Conseil fédéral contient quelques estimations intéressantes concernant le volume du trafic de l'avenir. L'Office fédéral de l'Air prévoit que les trois aéroports suisses verront, en 1960, 2,6 millions de passagers et, en 1970, 4,91 millions. Swissair et l'Air Research Bureau à Bruxelles aboutissent sensiblement aux mêmes conclusions dans leurs estimations.

Swissair, qui a pu porter son chiffre d'affaires d'un peu moins de 4 millions de francs en 1938 à plus de 138 millions de francs en 1955 (cette année-ci le chiffre d'affaires atteindra vraisemblablement 150 millions de francs), est aujourd'hui la plus grande entreprise de transport de Suisse après les chemins de fer. Occupant actuellement 3 700 personnes environ, elle est une des grandes entreprises de notre pays. La somme des salaires versés a passé de 10 millions de

francs en 1947 à 43 millions de francs en 1955 et dépassera probablement 50 millions au cours de cette année. L'entreprise est en plein développement et d'ici 1960 le nombre de ses employés atteindra plus de 5 000 personnes.

Swissair est une entreprise « mixte » en ce sens que son capital de 42 millions de francs se trouve pour 70 % en mains de personnes privées et à raison de 30 % en mains de corporations de droit public. A l'exception d'une contribution annuelle de 500 000 francs aux frais d'écolage des pilotes, elle ne reçoit aucune subvention. Cette contribution de l'État est cependant peu importante si l'on considère que Swissair, au cours des dernières années, a dépensé en moyenne pour l'instruction de son personnel navigant de 3 à 4 millions. Dans les autres pays on considère qu'il incombe à l'État d'ouvrir des écoles de pilotes et de les financer.

Le parc d'avions de Swissair comporte actuellement 27 avions, soit 2 Douglas DC-7C, 6 Douglas DC-6B, appareils long-courriers, 3 DC-4 pour moyennes distances, 7 Convair Metropolitan, 8 Douglas DC-3 pour les lignes européennes et un avion de fret Dakota. Swissair a passé, d'autre part, commande de 4 Metropolitan, 3 Douglas du type DC-7C, dont un doit lui être livré en décembre prochain, et 3 Douglas DC-8 à réaction. Les DC-8 seront livrés au cours de l'année 1960.

Qu'une entreprise de l'ampleur de Swissair remplisse une fonction importante dans notre vie économique, c'est ce qui ressort du fait que les recettes provenant du tourisme, une des assises principales de notre économie, figurent dans notre bilan des paiements 1955 au premier rang avec 580 millions. Si les recettes que la Suisse tire du tourisme ont passé de 360 millions de francs en 1952 à ce chiffre, c'est la preuve évidemment que le trafic aérien, en rapide extension, y a contribué d'une manière décisive. L'avion grâce auquel les distances les plus grandes peuvent être franchies dans le temps le plus court, est devenu un moyen de transport populaire tant pour le monde des affaires que pour tous

Le DC-8 à réaction commandé par la Swissair





Un DC-7C : le long-courrier le plus moderne et le plus rapide du monde construit spécialement pour franchir sans escale les continents et les mers

ceux qui voyagent pour leur plaisir. Même si le fait d'emprunter l'avion n'est pas encore devenu dans notre continent une notion allant de soi, comme c'est le cas, par exemple, aux États-Unis, on y vient peu à peu.

Entre 70 et 80 % des recettes de Swissair proviennent de ventes de billets de passage à l'étranger, dont le produit bénéficie, en majeure partie, à notre économie. La propagande que déploie Swissair à l'étranger où elle entretient près de 30 représentations dans les divers pays profite en

grande partie à notre tourisme. Quant au fret aérien qui revêt de plus en plus d'importance, nous n'en sommes encore qu'à un début. De très nombreux articles d'exportation comme, par exemple les montres, textiles, produits chimiques et pharmaceutiques, etc., se prêtent admirablement au transport par avion. Le transport des marchandises par fret aérien est en rapide progression d'autant que notre économie est très fortement orientée vers l'exportation.

La cabine de pilotage d'un avion long-courrier de la Swissair...



... et le salon de 1^{re} classe d'un DC-7C

