

Les relais internes aériens

Autor(en): **Brandeis, Gérard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886938>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

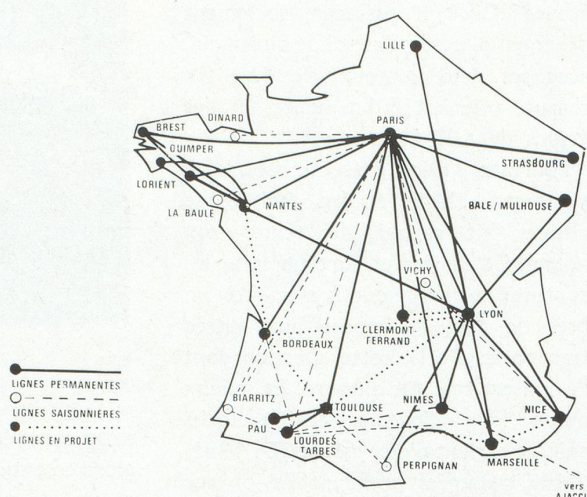
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les relais internes aériens

par Gérard Brandeis,
Directeur commercial d'Air Inter



Il serait vain d'examiner les liaisons aériennes européennes en se limitant aux relations entre capitales. Le grand public connaît généralement ses compagnies nationales de navigation aérienne, mais ignore en revanche quels sont les moyens à disposition pour des transports aériens dans le pays même au départ de la capitale.

La Compagnie AIR-INTER semble être le cas type de l'exploitation des lignes aériennes intérieures. La Compagnie Nationale a estimé en effet plus facile la gestion d'un réseau intérieur dans le cadre d'une société séparée. C'est pour cette raison qu'AIR FRANCE participe pour 24,95 % au capital de la Société, de même que la S.N.C.F. qui a préféré une politique de coordination à l'isolement.

Fondée en 1954, AIR-INTER vient de porter son capital social de 7 500 000 à 8 500 000 F et a émis un emprunt obligatoire de 2 500 000 F convertible en actions.

A ses débuts, la compagnie ne disposait pas d'une flotte autonome et elle affrétait des appareils aux compagnies françaises pour assurer son exploitation.

Depuis le 1^{er} avril 1962, la société est passée à l'autonomie technique par l'acquisition d'une flotte propre de Vickers Viscount, complétée depuis cette année par des Nord 262.

Le parc actuel de la Compagnie est de 10 Viscount d'une capacité de 61 sièges chacun et de 4 Nord 262 d'une capacité de 26 places chacun. Tous ces appareils sont munis de turbo-propulseurs et la vitesse commerciale des premiers est de 500 km/h et celle des seconds de 385 km/h.

A l'origine, toutes les lignes ont été lancées avec l'appui financier des collectivités locales, Conseils généraux, Municipalités et Chambres de commerce. Depuis deux ans, l'Etat a pris le relais partiel de certaines collectivités sur des secteurs défavorisés (Bretagne par exemple) ainsi que sur toutes les lignes transversales. De cette façon, les déficits éventuels sont comblés par les Collectivités intérieures et, sur certaines lignes, par l'Etat. Toutefois, AIR-INTER conserve toujours une partie du risque.

Cette politique, basée essentiellement sur l'aide financière des collectivités locales explique qu'au début le

réseau ait été orienté dans le sens province-Paris, dans le but de favoriser les déplacements rapides des provinciaux vers la capitale. En effet, les horaires avaient été établis de façon à offrir la possibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée. Ce n'est que lorsque la rentabilité de ces lignes a été atteinte qu'une deuxième fréquence a été créée, permettant aux parisiens de traiter en province une affaire dans la journée : départ le matin de Paris, retour de province le soir.

La plupart des lignes d'AIR-INTER comportent donc maintenant deux fréquences par jour sur chacune d'elles. La liaison Paris-Lyon qui connaît un succès considérable en comporte quatre.

Indépendamment de cette vocation consistant à transporter de Paris vers la province ou de province vers Paris ses passagers, une autre vocation d'AIR-INTER est bien de servir de réseau de pré ou de post-acheminement pour la Compagnie Nationale, par le jeu de correspondances à Paris.

AIR-INTER a été appelée à créer également d'autres liaisons pour relier

notamment des villes de province entre elles sans passer par Paris. Ces lignes transversales ont été, à l'origine, difficiles à lancer en raison de la centralisation économique des pays sur Paris, mais on constate maintenant un accroissement important du trafic sur ces transversales.

Le réseau de la Société s'appuie sur trois « plaques tournantes » : Paris, Lyon et Nantes. A Paris, les passagers trouvent soit des correspondances internationales immédiates, soit des correspondances nationales leur permettant d'atteindre rapidement la ville de province de leur choix.

Exemple : en partant de Strasbourg à 7 h le matin, le voyageur atteint Toulouse ou Bordeaux vers 11 h, après un transbordement rapide à Orly.

La plaque tournante de Lyon est peut-être encore plus typique puisque les avions d'AIR-INTER en provenance de Paris, Nantes, Lille et Bâle-Mulhouse sont en correspondance immédiate avec ceux à destination de Nice, Marseille, Nîmes ou

Perpignan. C'est ainsi qu'un passager peut effectuer par voie aérienne le trajet Lille-Perpignan en moins de 3 heures en changeant d'avion à Lyon.

La relation Nice-Brest est également possible dans un délai réduit, en changeant d'appareil à Lyon et à Nantes. La plaque tournante de Nantes permet en effet de relier rapidement la Bretagne au centre de la France ainsi qu'à la région méditerranéenne.

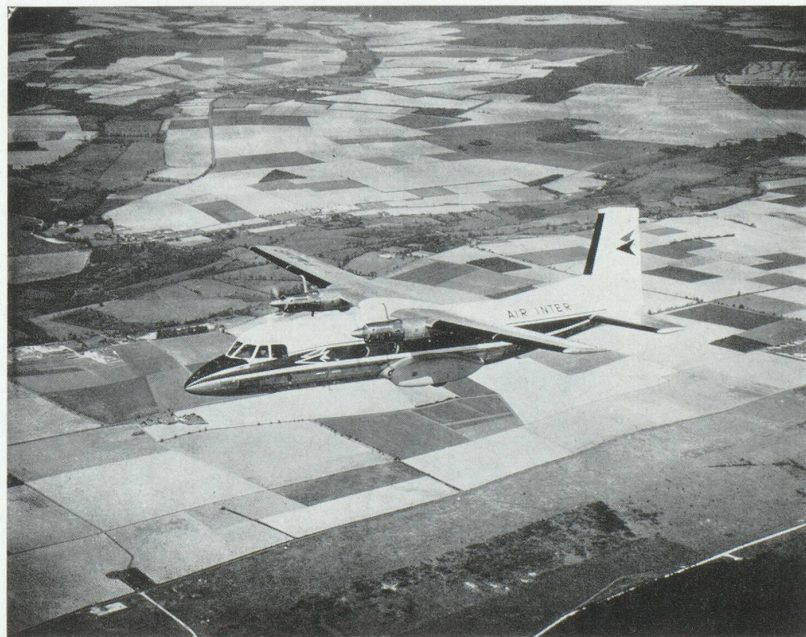
En ce qui concerne les tarifs appliqués, ceux-ci sont homologués par l'Etat et une coordination tarifaire existe avec la S.N.C.F. C'est ainsi que le prix du billet d'AIR-INTER est au moins équivalent au tarif de 1^{ère} classe (avec supplément rapide) ou au tarif wagon-lit double. Dans ce domaine, AIR-INTER a introduit une innovation intéressante : la carte d'abonnement valable sur les lignes de la Compagnie, qui a été établie en accord avec la S.N.C.F.

Quant à l'avenir, de nouvelles lignes seront créées et permettront à la

Compagnie de tisser non seulement un réseau donnant d'excellentes communications entre Paris et la province, mais également d'améliorer les relations transversales. La progression du trafic escomptée pour 1965 sera vraisemblablement très importante, puisque le nombre de passagers transportés devrait être porté de 470 000 en 1964 à 650 000 en 1965. D'autre part, la modernisation de la flotte est également envisagée par la mise en service d'appareils à réaction adaptés au trafic. Sur Paris-Marseille, la Société utilise déjà des Caravelle pour ses trois services quotidiens.

Mettre au service de 30 000 000 de provinciaux et de 10 000 000 de parisiens un mode de transport rapide et pratique à l'intérieur de la France, leur faciliter l'accès à la vie économique de son temps et aux grands courants d'échanges qui l'animent, telle est la vocation d'AIR-INTER et tel est son but!

GÉRARD BRANDEIS.



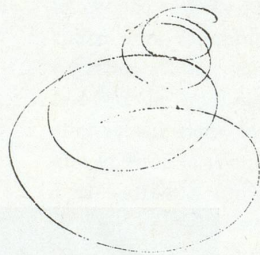
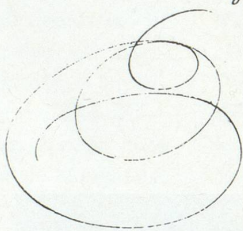
MARSEILLE: PREMIER PORT DE FRANCE



AU NOM DE DIEU ET DE LA S^{te} VIERGE QUE CONDUISE LE TOUT A BON SAUVEMENT.



*Je soussignés Messieurs Roux frères négociants de cette ville de Marseille, pour
Compte de quel appartient de la sous quelque pour Compte quel peut être spécifié
dans le Connoissement, déclarant faire tout assurez de sorte du Royaume de
sicille jusques dans le port de cette dite ville, touchant & faisant l'échelle sur tous les
lieux & droits que bon semblera au Capitaine. Et ces sieurs facultés consistant en
Grains, qui se trouveront chargés sur la tartanne appelée de la Lucroce Commandée par Capitaine Jean
Thomas Amorattoy de cette ville, ou autre pour lui. Et ces sieurs Roux ou mauvais, nouvelles, Renouant à la
lieue & demy par heure, ainsi que les dits sieurs assureurs feront apanoir par Connoissement ou autre sorte
d'écriture, en Cas de sinistre ou perte, qu'importe Gardes, payable audit Cas en liques, fournantes, & Celluy qui se
trouvera porteur de la présente sans ordre ny procure. Et aux assureurs d'avaries particulières, neanmoins
fournis à l'avaire Generale. Et tout de parole l'après. Et devant les assureurs soussignés les Risques de cette dite tartanne de
jour & heure que les dits sieurs ont été ou seront chargés sur la dite tartanne jusqu'à ce qu'elle soit arrivée
dans le port de cette dite ville de charger le tout à bon sausement, S. L. E.*



Alors ledit risque sera fini. Et veut que tous ceux qui prendront de cette Assurété, passent le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'Amis, Ennemis, Connus ou Inconnus, Prises & Détention de Seigneuries, soit Ecclésiastiques ou Temporelles, repréfaillies justes ou injustes, Bande ou Contrebande, Marque, Contremarque, de Vent, Foudre, Feu, Jet à la Mer, & de tous autres inconvéniens, périls & eas fortuits qui pourroient arriver, se mettant à son même lieu & place, comme si assuré ne fût, sans qu'ils puissent dire, alléguement, rencontrer aucune chose à ce contraire, qu'ils n'aient au préalable garni la main des hommes par eux respectivement assurées, qu'ils promettent payer trois mois après les nouvelles assurées du sinistre ou perte, que Dieu ne veuille, & en après plaider si bon leur semble; lesquels trois mois seront comptés du jour que l'Assuré aura fait sa déclaration de la perte ou sinistre aux Archives de la Chambre du Commerce, & ce par écrit dans un Régistre particulier à ce destiné. Et pour meilleure validité de cette Assurété, lesd. Sieurs Assureurs obligent leurs biens à toutes Cours.

FINALEMENT, veut & ainsi d'accord avec lesdits Assureurs, que la présente Ecrite d'Assurété ait autant de force & obligation comme si c'étoit un Contrat public, en la meilleure condition que puisse être, avec toutes les Clauses qu'appartiennent aux Ecrites d'Assurété.

DIEU LES CONDUISE ET FASSE SALVE. AMEN.

*L'avo J. Clary assure Douze cent livres a la prime de un
et demi %*

Du 31 Janvier 1710

Signature F. Clary, père de Désirée Clary, amie d'enfance de Napoléon I^{er}.

(Document de la collection de M. Georges-O. Robert-Tissot.)