Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 44 (1964)

Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: Les relais internes aériens

Autor: Brandeis, Gérard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886938

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

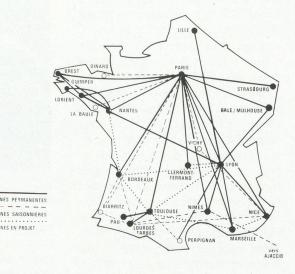
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 19.11.2025

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

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 le 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 lère 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

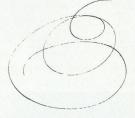


AU NOM DE DIEU ET DE LA ST VIERGE QUE CONDUISE LE TOUT A BON SAUVEMENT.

conduise LE 1001 A DON SAUVENIENI.

constant Medium Poux freres negociants de Cetteville de marseille pour
compte dequil appartiend a four quelque pour Compte quil fuith the specifié

dans le Connoisement, declarant faire tout assurer de forte du soqueme de ficille sugues dans le port de Cette ville, touchant de faisant le belle lutour la Lieux d'huroib que son semblera au Cap de les sulle saultés Consistant le



Alors ledit risque sera fini. Et veut que tous ceux qui prendront de cette Affureté, passent le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'Amis, Ennemis, Connus ou Inconnus, Prises & Détention de Seigneuries, soit Ecclésiastiques ou Temporelles, représailles justes ou injustes, Bande ou Contrebande, Marque, Contremarque, de Vent, Foudre, Feu, Jet à la Mer, & de tous autres inconvéniens, périls & eas fortuits qui poutroient arriver, se mettant à son même lieu & place, comme si assuré ne suits pussent dire, allégueur controuver aucune chose à ce contraire, qu'ils n'aient au préalable garni la main des sommes soar eux respectivement assurées, qu'ils promettent payer trois mois après les nouvelles affurées du sinistre ou perte, que Dieu ne veuille, & en après plaider si bon leur semble; lesquels trois mois seront comprés du jour que l'Affuré 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 Affureté, less.

FINALEMENT, veut & ainfi d'accord avec lesdits Assureurs, que la présente Ecrite d'Assureté 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'Assureté.

DIEU LES CONDUISE ET FASSE SALVE. AMEN.

Livo Jestono Dougo aut livres a lograno de uno et demi go Du 31. Janvier 1711 810

Signature F. Clary, père de Désirée Clary, amie d'enfance de Napoléon Ier.