

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

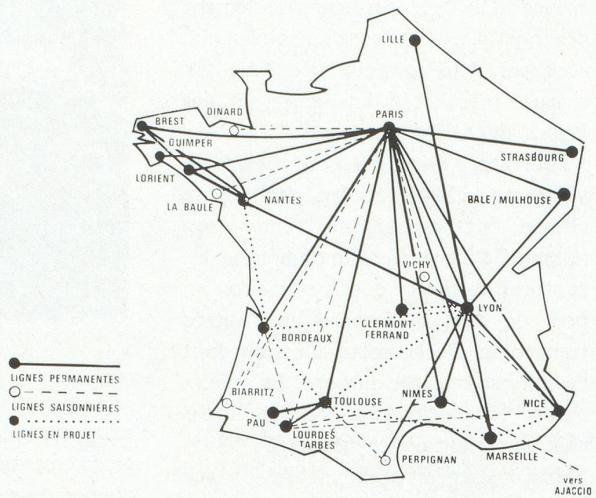
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 13.01.2026

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 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.

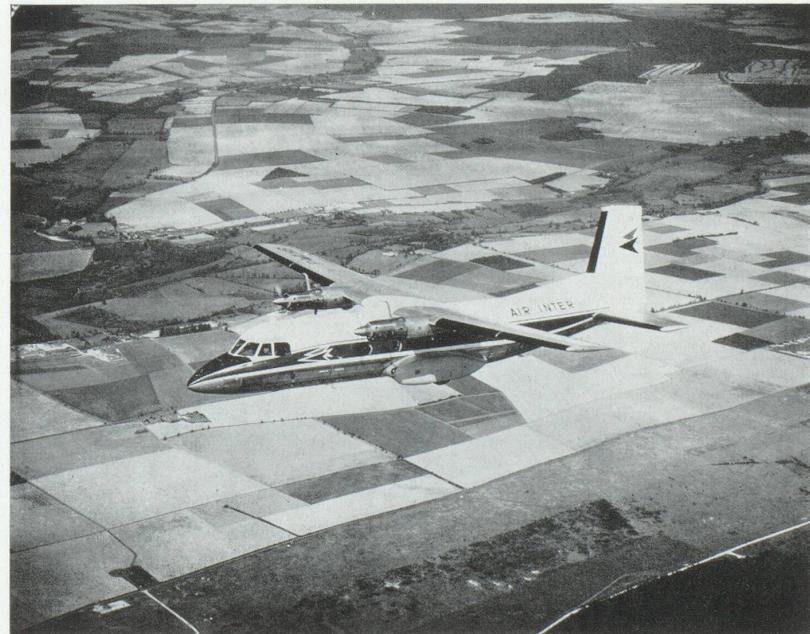
En ce qui concerne les tarifs appliqués, ceux-ci sont homologués par l'Etat et une coordination tarifaire existe avec la S.N.C.F. C'est ainsi que le prix du billet d'AIR-INTER est au moins équivalent au tarif de 1^{ère} classe (avec supplément rapide) ou au tarif wagon-lit double. Dans ce domaine, AIR-INTER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



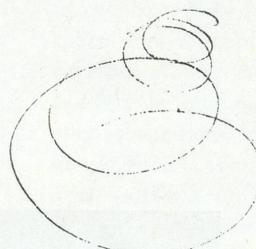
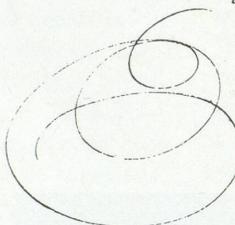
MARSEILLE: PREMIER PORT DE FRANCE



AU NOM DE DIEU ET⁺ DE LA S⁺ VIERGE
QUE CONDUISE LE TOUT A BON SAUVENT.



Le tout assuré Messieurs Roux fiers négociants de Cette Ville de marseille, pour le Compte de quel appartenant la sous quelque pouce. Compte qu'il puise être spécifié dans le Courrouxement, déclarant faire tout assuré, de sortie du Royaume de Sicile jusqu'au port de Cette ville, touchant l'île d'Elbe entour les îles & îlots que l'on semblera au Cap. Et Cest leurs faculté Consistant en Grains, qui se trouveront chargés sur la tartane appellée La Licreca Commandée par Cap. Jean Thomas Amoroty de Cette Ville ou autre pour lui. Et Cest leur Bonnes ou mauvaises nouvelles, Renonçant à la licte & deuy pour heure, ainsi qu'en des leurs astres, feront apparioz par Connoissement ou autre sorte d'exture, en Cas de sinistre ou perte, quidcun Gard, payable audit Cas la somme fourniez à Cellez, quide trouvera porteur de la présente sans ordre ny procure d'autre assuré d'avaries particulières, ne moins fourni à l'avarie Generale. Et tout depuis l'apris, Tenant le assuré possigies le risque de Cette Assuréde pour le heure quelle jadite faculté ont été ou feront Chargés sur l'adte tartane jusqu'à ce qu'elle soit arrivée dans le port de Cette Ville & charge le tout à bon sauvement, D. L. C.



Alors ledit risque sera fini. Et veut que tous ceux qui prendront de cette Assuréte, paient le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'Amis, Ennemis, Connus ou Inconnus, Prises & Détenion de Seigneuries, soit Ecclesiastiques ou Temporelles, repräfailles justes ou injustes, Bande ou Contrebande, Marque, Contremarque, de Vent, Foudre, Feu, Je à la Mer, & de tous autres inconveniens, périls & eas fortuits qui pourroient arriver, se mettant à son même lieu & place, comme si assuré ne fut, sans qu'ils puissent dire, allégueront trouver aucune chôle à ce contraire, qu'ils n'aient au préalable garni la main des sommes que 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 Assuréte, lessd. Sieurs Assureurs obligent leurs biens à toutes Cours.

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

DIEU LES CONDUISE ET FASSE SALVE AMEN.

T. Clary Assure Douze cent livres a l'aprem de un et demie

Du 31 Janvier 1710

Signature F. Clary, père de Désirée Clary, amie d'enfance de Napoléon I^r.

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