

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 71 (1991)
Heft: 4

Artikel: L'aviation d'affaires, un instrument au service de la compétitivité des entreprises
Autor: Migraine, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887037>

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: 15.04.2026

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

L'aviation d'affaires, un instrument au service de la compétitivité des entreprises

François Migraine, Union des Chambres de Commerce et Etablissements Gestionnaires d'Aéroport, Paris

L'aviation d'affaires peut être définie comme l'utilisation d'avions d'une capacité moyenne de 12 places effectuant des vols à la demande.

Les avions les plus utilisés sont répertoriés dans le tableau ci-contre. Parmi ceux-ci, quatre types d'appareils sont le plus fréquemment cités :

● **Les appareils à pistons**, avions munis de moteurs à 4 temps non pressurisés. Leur vitesse de croisière, aux alentours de 250 à 300 km/h, est assez faible. Ces avions volent relativement bas du fait du manque de pressurisation et de leur système de propulsion. Evoluant dans les couches atmosphériques qui sont les plus soumises aux vents et aux nuages, ces appareils sont en ce sens moins confortables. Par contre, ils sont économiques, d'un coût moindre à l'achat, et nécessitent des opérations d'entretien limitées. La très grande majorité de ces avions à pistons utilisés pour les lignes d'avions-taxis sont des bimoteurs (99 %).

● **Les turbopropulseurs** (fonctionnent sur le principe de la turbine). Ils sont généralement pressurisés et volent à des altitudes de 8 000 à 10 000 m à l'abri de la plupart des phénomènes météorologiques communs. Leur vitesse de croisière est d'environ 400 à 500 Km/h. Ces avions sont silencieux et posent peu de problèmes à l'environnement. Leur prix d'achat est élevé et leur exploitation plus coûteuse. Ainsi, la plupart des biturbopropulseurs des compagnies d'avions-taxis françaises utilisent des avions achetés d'occasion aux USA.

Les biturbopropulseurs de type Beechcraft 90 (7 à 8 passagers, vitesse de croisière de 410 Km/h) et Beechcraft 200 (10 à 12 passagers, vitesse de croisière de 500 Km/h) sont les appareils les plus représentatifs de l'aviation d'affaires en France et dans le monde.

● **Les avions à réaction** (appareils équipés de réacteurs) ; ils possèdent, pour la plupart, des caractéristiques des avions de ligne de type Boeing :

- Vitesse de croisière de 650 à 950 Km/h à 10 000 m d'altitude et plus.
- Pressurisation.
- Rayon d'action intercontinental.
- Haut degré de fiabilité.
- Coût d'achat élevé.
- Entretien important.
- Exploitation coûteuse.

- Gros consommateurs de kérosène.
- Peuvent être bruyants pour l'environnement (principalement pour les riverains des aéroports)

La seule véritable différence reste la taille (de 5 à 12 passagers) et le partage des coûts fixes (entretien, pilotes, kérosène) entre seulement quelques passagers, ce qui produit bien évidemment des coûts à l'heure de vol très élevés.

● **Les hélicoptères** : ces aéronefs sont à classer à part à cause de leurs caractéristiques :

- Vitesse de croisière : de 140 à 240 Km/h.
- Mode de propulsion : pistons ou turbines
- Exploitation coûteuse, entretien très important
- Pas de pressurisation
- Un seul pilote
- Pas besoin d'aéroport pour atterrir et décoller, mais des hélis­tations
- Rayon d'action faible (500 Km au maximum)

Ces appareils sont utilisés en priorité pour les travaux aériens (photos, grutage, évacuations sanitaires, sauvetage, etc.) et pour les baptêmes de l'air. Leur utilisation par l'aviation d'affaires est réservée à des courtes distances, comme les liaisons entre un aéroport et un site terminal (Monaco par exemple) ou qui ne possède pas de structure d'accueil.

Avions le plus couramment utilisés

Type	Système de propulsion	Nombre de sièges	Pressurisé	Vitesse (Km/h)
Cessna 341	Pistons	5	oui	350
Piper Navajo	Pistons	6/8	non	350
Beech Super King Air 90	Turboprop.	6/8	oui	410
Beech Super King 100	Turboprop.	9/12	oui	400
Beech Super King 200	Turboprop.	9/12	oui	500
Piper Cheyenne	Turboprop.	6/10	oui	480
Cessna 421	Réacteurs	6/8	non	400
Cessna citation II	Réacteurs	10/12	oui	750
Corvette	Réacteurs	8/12	oui	550
Lear 23	Réacteurs	6	oui	850
Lear 35	Réacteurs	8	oui	850
Mystère Falcon 20	Réacteurs	10	oui	800
Mystère Falcon 10	Réacteurs	4/6	oui	850

FRANCE EUROPE AVIAJET



AVION TAXI H24

Compagnie agréée par le Ministère des Transports



B.P. 7

49140 SOUCELLES / Tél. 41 69 51 58 et 41 69 53 51
Télex 720 933 F / Fax 41 32 29 89

Ayez le réflexe minitel !

36-16 code CECOM

Des informations sur la Suisse
disponibles 24 h / 24
grâce au service télématique de la
Chambre de Commerce Suisse
en France

Les entreprises suisses ont leur banque



omnum de publicité prodi

Des opérations commerciales...

La Banque Franco-Allemande offre aux entreprises une gamme étendue de services sur mesure et personnalisés. Son dynamisme et son potentiel d'innovation lui permettent de proposer sans cesse de nouveaux produits : financements en francs et en devises, gestion de trésorerie informatisée, conseils et opérations de change (DM et autres devises), placements financiers (SICAV domestiques et internationales), rapprochements d'entreprises, introductions en Bourse (Second Marché et Cote Officielle).

...aux opérations financières

La vocation internationale de la Banque Franco-Allemande est aussi de plus en plus affirmée avec l'extension de son activité vers les entreprises françaises et de toutes origines, notamment suisses. La Banque Franco-Allemande, c'est la qualité du service et du contact d'une banque à taille humaine et la puissance de son nouvel actionnaire, la West-deutsche Landesbank (Europa) A.G. - Groupe WestLB - première banque publique allemande.



Banque Franco-Allemande

Deutsch-Französische Bank
Groupe WestLB

15, avenue de Friedland 75008 PARIS - Tél. (1) 40.75.75.00 - Télex 650 198 F

Étudier, évaluer
louer et gérer
vendre et acheter
TOUS
BIENS IMMOBILIERS

60 ans de présence
et d'expérience à PARIS



Appelez

NEVEU & Cie

75016 PARIS

103, bd de Montmorency

Tél. 16 (1) 47.43.96.96

Fax 16 (1) 47.43.19.29

Président-Directeur Général : Xavier BRUN

(Ndlr)

L'aviation d'affaire s'est surtout développée au début des années 1960. En 1990, on dénombrait 103 compagnies d'avions-taxis (dont 42 d'hélicoptères). 1991 a connu une baisse d'effectifs, le nombre de sociétés étant passées à 99 au 30 septembre 1991, dont 42 compagnies d'hélicoptères. (Source : Direction Générale de l'Aviation Civile, Paris).

L'utilisation des avions d'affaires est le fait en très grande majorité d'entreprises ou de professions libérales pour leurs besoins professionnels.

Deux possibilités d'utilisation de l'aviation d'affaires s'offrent aux entreprises : soit l'achat d'un appareil, soit l'affrètement d'un avion auprès d'une compagnie d'avions

L'utilisation peut être également partagée par plusieurs entreprises pour leurs propres besoins mais celle-ci se fait principalement par l'intermédiaire des compagnies de taxi aérien agréées transport public, seule structure permettant d'offrir un avion d'affaires dans des conditions de rentabilité acceptables. Ces compagnies doivent satisfaire à des normes précises :

- capital au moins égal à 500 000 F
- Avions classés TPP (Transport Public de Passagers)
- Exploitation devant satisfaire à de nombreux contrôles
- Agrément transport public indispensable qui est délivré après avis du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande (CSAM) par le ministre chargé de l'aviation civile après une procédure de contrôles tant financiers que techniques. Cet agrément fait l'objet d'un arrêté portant octroi d'autorisation et d'agrément de transport aérien. Il est publié au Journal Officiel.

Les dispositions sont extrêmement strictes dans le but de protéger les usagers tant du point de vue commercial que de celui de leur sécurité. Ainsi, les avions affrétés à des sociétés de taxi aérien sont-ils soumis à des normes plus sévères que ceux utilisés par les entreprises pour leurs besoins privés.

LES AVANTAGES DU TRANSPORT À LA DEMANDE

L'affranchissement des horaires est sans conteste l'avantage majeur d'un avion d'affaires sur une compagnie régulière. L'appareil est, en effet, à l'entière disposition du client qui en détermine les horaires de départ, de retour et les éventuelles étapes afin de les adapter à son propre emploi du temps.

Autre aspect positif : le gain de temps — l'aéroport de départ est plus proche de l'entreprise et, souvent, beaucoup plus facile d'accès. Le client bénéficie en outre d'un accès simplifié et de formalités accélérées.

(Ndlr)

Principales activités des compagnies d'avions-taxis

En dehors des activités dites traditionnelles telles le transport des VIP, équipes sportives, circuits touristiques, les compagnies ont développé ces dernières années de nouveaux services :

- .. évacuations sanitaires (contrats avec le SAMU, par exemple)
- .. acheminement de courrier et de fret (accords avec DHL, Chronopost, Fret Express...)
- Ces entreprises ont, de plus, dès l'origine, en dehors du transport de passagers, offert d'autres prestations :
- .. travail aérien (épendage de produits agricoles)
- .. école de pilotage
- .. baptême de l'air
- .. location des appareils coque nue
- .. location de hangar
- .. maintenance d'appareils, etc.

L'avion-taxi vous permet une arrivée au plus près de l'endroit du rendez-vous, parfois même dans des lieux géographiquement difficiles d'accès par un moyen de transport plus traditionnel.

De même, un autre aspect important à ne pas négliger est la souplesse d'utilisation. La faculté d'effectuer plusieurs étapes au cours d'une seule et même journée permet en effet de rentabiliser au maximum son temps.

L'aviation d'affaires est avant tout un outil de travail très souple pour les chefs d'entreprises et les cadres qu'il faut cependant apprendre à bien utiliser.

Les hommes d'affaires apprennent vite d'ailleurs à le rentabiliser au maximum en effectuant au cours d'une même journée des triangles ou des étapes multiples plutôt que de simples aller-retour.

Le scénario suivant n'est pas rare : au départ de Paris, un chef d'entreprise se rend à 9 h à Rotterdam pour vérifier une cargaison de bateau, repart vers 11 h pour déjeuner à Berne avec son banquier, effectue un rapide saut à Gênes pour un rendez-vous d'affaires et dîne tranquillement le soir à Paris, en famille.

ET EN MATIÈRE D'ECONOMIE D'ARGENT ?

Avec seulement une ou deux personnes à bord d'un avion de 12 places, la société facturera naturellement la totalité de la capacité de l'appareil. Chaque affrètement est un cas particulier qui doit tenir compte du nombre de passagers, de la distance à parcourir, des aménagements et des équipements des aéroports de départ et d'arrivée.

Il faut donc choisir le type d'appareil le mieux adapté à la mission, en réduisant au maximum les frais de mise en place.

La tarification :

Un avion d'affaires revient souvent un peu plus cher, mais il faut savoir à combien un chef d'entreprise estime son temps. A ce titre, une étude économique de M. Giraud, ancien directeur de la DRAC* Nord en a démontré l'indiscutable rentabilité.

Au delà de trois heures passées sur route ou en attente à l'aérogare, l'avion d'affaires est toujours plus performant sur les distances envisageables, sur le territoire métropolitain, de l'ordre de 750 km maximum.

* DRAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

Même sur un vol international au départ de Paris, la différence de prix se justifie sur le temps gagné au sol : Le Bourget bénéficiant d'un accès simplifié et de formalités accélérées.

Nous avons constaté, avec surprise, que certains hommes d'affaires parisiens, disposant pourtant de tous les vols réguliers vers la France et l'Europe, les abandonnaient au profit de l'avion-taxi.

L'aviation d'affaires, est comme on vient de le constater, un mode de transport qui est spécifique mais qui ne doit pas être négligé. Dans le contexte d'une couverture vers des marchés internationaux qui sera de plus en plus importante, l'aviation d'affaires est un instrument au service de la compétitivité des entreprises.

L'inconvénient majeur de ce type de transport vient de ses coûts d'utilisation forcément plus élevés que ceux de l'aviation de lignes régulières.

Cependant, les gains de temps considérables réalisés, en particulier dans les liaisons transversales, et l'utilisation rationnelle de l'aviation d'affaires en rendent finalement les coûts parfaitement compétitifs.

Cette rationalité passe souvent par le choix d'une compagnie à proximité du lieu de départ choisi pour éviter les coûts de mise en place des appareils.

Pour aider les usagers à faire le bon choix, l'UCCEGA - Les Aéroports Français (Union des Chambres de Commerce et Etablissements Gestionnaires d'Aéroport) réalise un guide annuel sur l'aviation d'affaires.

Il répertorie l'ensemble des compagnies de taxi agréées Transports Publics et présente dans le détail 32 compagnies avec pour chacune d'elles les contacts, la flotte et les bases.

Ce guide comprend également une carte des aéroports français susceptible d'être utilisée pour l'aviation d'affaires et des exemples de tarifs. Il est disponible au prix de 55 F chez son éditeur IENAIR (45.67.23.55.) à Paris. ■

L'avion d'affaires, le meilleur moyen...pour rendre le temps productif

Michel Rejony, Vice-Président du Syndicat des Compagnies Aériennes Régionales et d'Affaires (SCARA), Paris

Créé en mars 1989, le Syndicat des Compagnies Aériennes Régionales et d'Affaires réunit bon nombre de compagnies aériennes françaises exploitant des avions d'une capacité égale ou inférieure à 50 places.

Certains de ses adhérents opèrent sur une ou plusieurs lignes régulières, certains n'effectuent que du vol à la demande parfois certaines entreprises réunissent les deux secteurs d'activité.

Au service de l'homme d'affaires comme du particulier, l'aviation d'affaires permet des liaisons européennes et internationales directes, rapides, dans des conditions de confort et de souplesse inégalées.

La réglementation française, une des plus contraignantes du monde, est identique à celle des compagnies aériennes régulières. A ce titre les passagers des compagnies d'affaires agréées voyagent à bord d'avions bénéficiant d'une maintenance de haut niveau sous tutelle de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Il en va de même de l'entraînement des équipages et de toute la logistique qui permet à ces sociétés d'offrir un tel niveau de sécurité. Les assurances des passagers sont alors strictement identiques à celles proposées par les compagnies majeures.

Les gains de temps considérables réalisés dans les différentes liaisons et l'utilisation rationnelle de l'avion d'affaires rendent ses coûts parfaitement compétitifs. L'organisation opérationnelle de la plupart des entreprises d'avions-taxis à ainsi permis de développer deux autres créneaux spécifiques :

- Les transports ambulance, en sous-traitance des grandes compagnies d'assistance ou des institutions médicales, ainsi que le transport d'organes (greffons).
- Les transports de petit fret urgent répondant ainsi aux besoins des sociétés pratiquant les politiques de "flux tendu".

Mais la profession dont la courbe de progression était en plein essor jusqu'à la fin de l'année 1990, a connu un début d'année 1991 difficile, comme l'ensemble de la profession d'ailleurs dans la période de "l'après Golfe". En outre, la Direction Générale de l'Aviation Civile a récemment dû opter pour des mesures dictées par la saturation de l'espace aérien :

- Certaines discriminations appliquées spécialement aux appareils dont la capacité passagers est inférieure à 40 a conduit à donner la priorité aux appareils gros porteurs au détriment des avions d'affaires.
- Des mesures arbitraires visent à ne pas accorder en Europe l'accès de certains aéroports à fort trafic. Une sélection s'opère déjà souvent par l'imposition de redevances d'atterrissage rédhitoires.
- L'application de taxes en vol (redevances de contrôle aérien) deviennent prohibitives.
- Enfin une refonte des brevets et licences n'ira pas en améliorant le taux de chômage impressionnant que connaît actuellement la profession des pilotes professionnels.
- Ainsi les entreprises d'aviation d'affaires, déjà exsangues à l'issue de la crise qui a frappé l'ensemble du transport aérien supportent difficilement de telles contraintes, et déplorent que l'image du transport aérien se dégrade auprès des passagers qui leur ont maintenu leur confiance.

Mais outre ces propos corporatistes qui informeront l'usager des problèmes difficiles que connaît la profession, l'image la plus positive qu'il convient de garder de l'avion d'affaires est qu'il est le meilleur moyen...pour rendre le temps productif. ■

(SCARA, 43, boulevard Malesherbes, 75008 Paris - Tél. 47 42 11 00 - Fax 47 42 19 07)