

AUTOBUS AÉRIEN

JACQUES JODEAU*

194 milliards de passagers-kilomètres — tel est le niveau atteint, en 1968, par le trafic aérien intérieur des pays appartenant à l'OACI (1). Il est considérable, aussi bien en valeur absolue qu'en valeur relative, par comparaison au trafic international (114 milliards de passagers-km). Mais sa définition est telle qu'elle recouvre des réalités bien différentes. Le trafic Los Angeles-New York est du trafic intérieur aussi bien que le trafic Berne-Zurich. Une liaison assurée par avion supersonique Moscou et Vladivostok relèvera du trafic intérieur, aussi bien qu'une liaison Le Havre-Deauville exploitée par hélicoptère.

Le rythme de croissance du trafic aérien intérieur est très élevé (+ 200 % en 8 ans) mais très variable d'un pays à l'autre. Stabilisé, ou presque, dans des régions telles que l'Australie, il est considérable ailleurs et tout particulièrement en France.

En valeur absolue, ce trafic intérieur a été, en France, de 850 000 passagers

(1) Soit l'ensemble du monde sauf, essentiellement, l'URSS et la Chine continentale. (OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

* Secrétaire général de l'Institut du Transport Aérien.

en 1963 et de 2 500 000 en 1968. De phénomène anecdotique, dans la première décennie qui a suivi la guerre — au moment où, sur l'Atlantique Nord, le trafic aérien de passagers allait égaler le trafic maritime —, le transport aérien intérieur devient progressivement phénomène économique important ; la croissance du trafic, mais aussi la diversification de la clientèle en feront demain un fait social essentiel : la part des voyages de tourisme et des voyages privés, nulle voici dix ans, n'est plus négligeable et ceux-ci deviennent l'enjeu d'une concurrence sévère.

UNE CROISSANCE RÉCENTE ET RAPIDE

Certes, par rapport au chemin de fer, le trafic aérien intérieur est faible. A l'intérieur des frontières françaises, il était pratiquement inexistant voici dix ans et ne correspond, actuellement, qu'à environ 1,5 % du trafic ferroviaire, en passagers transportés. Mais sur certaines liaisons, et pour certains trafics, les pourcentages atteints sont beaucoup plus élevés, encore que très difficiles à estimer, bien souvent (30 %

environ sur Paris-Lyon et plus de 50 % sur Paris-Nice).

Ainsi situé, le transport aérien intérieur soulève bon nombre de problèmes qui ne peuvent qu'être esquissés ici, mais qui méritent attention.

Le développement du trafic aérien intérieur français va-t-il se poursuivre ? A quel rythme ? Et pendant combien de temps ? Les taux observés depuis quelques années conduisent à un doublement du trafic tous les deux à trois ans. C'est considérable et difficile à envisager comme durable. Le transport aérien a bénéficié d'un transfert de la clientèle ferroviaire et parfois routière, et le développement de l'offre de transport a été accompagné d'une génération importante de trafic, spécialement de trafic d'affaires, mais aussi peu à peu d'un trafic touristique. Ces phénomènes seront-ils appelés à se poursuivre ?

AFFAIRES ET TOURISME

La répartition entre moyens de transport interurbains est, en France, loin d'être comparable à celle que l'on observe aux États-Unis où 9,37 % du trafic interurbain sont acheminés

par air, 1,23 % par fer, 2,42 % par autocar et 0,32 % par voie d'eau, si l'on ne considère que les seuls transports publics, et où 86,66 % du total des déplacements sont effectués par voiture individuelle (*). Il est vraisemblable que, avant que ne soit atteinte une telle structure, les liaisons les plus achalandées, qui sont également parmi les plus courtes, (**) auront atteint un seuil qui conduira aux investissements nécessaires à l'amélioration et à l'accélération des transports de surface actuels ou à la création d'infrastructures nouvelles.

Mais il n'est pas invraisemblable que la diversification des réseaux, à laquelle on assiste actuellement, conduite à l'ouverture, pour le transport aérien, d'un marché très important sur des axes à trafic moyen, alors que le trafic des axes les plus achalandés ou de certains d'entre eux leur échappera peut-être.

En tout état de cause, pour l'instant, et au cours des prochaines années, on doit s'attendre à une poursuite, peut-être à une accélération, du transfert de trafic de la route et du fer vers l'avion, et d'autre part à un phénomène durable de génération de trafic, d'affaires certes, mais aussi de tourisme : le profil du passager évolue, le touriste prend une place plus large, le voyageur à titre privé, la femme, également ; et le touriste prend conscience du fait que l'avion valorise son week-end et ses vacances secondaires au fur et à mesure que les encombrements routiers déprécient la maison de campagne proche : c'est tout un marché nouveau qui s'ouvre à l'avion, et une mentalité neuve qui se crée. C'est que les facilités offertes par le transport aérien ont comme conséquence directe des modifications profondes des habi-

(*) En trafic kilométrique.

(**) Vers 1969, 41 % du trafic de l'Aéroport de Paris étaient acheminés sur des distances inférieures à 500 km.

tudes de vie — au niveau des hommes — et des structures — au niveau de l'activité économique (***)).

UNE PLUS GRANDE EFFICACITÉ PERSONNELLE

L'utilisation du transport aérien sur les axes les plus achalandés, qui sont aussi ceux où le transport de surface a enregistré les progrès les plus rapides, mais aussi — et de plus en plus dans un pays comme la France — sur des axes naguère peu fréquentés, conduit à une amélioration de la productivité et de l'efficacité individuelles considérable, du fait de la réduction des temps morts, de la diminution de la fatigue au cours des déplacements, d'une meilleure adaptation des temps disponibles aux tâches à effectuer, en particulier pour les cadres d'un niveau élevé qui, bien souvent, gardent ainsi un contact direct et fréquent avec la direction centrale de leur entreprise, tout en exerçant des responsabilités extérieures.

Une autre conséquence des facilités offertes par l'avion est très certainement d'augmenter la mobilité de la main-d'œuvre, de valoriser, en un certain sens, la province par rapport à Paris, d'aider à rendre plus homogène le marché national de l'emploi, tout au moins pour certaines catégories.

Si au plan individuel, l'accélération généralisée du transport, autorisée par l'avion, a des conséquences favorables, du point de vue de l'entreprise, elles sont également considérables et sans doute plus faciles à déceler, sinon à apprécier.

(***) Ces conséquences ont fait l'objet d'une étude de l'Institut du Transport Aérien demandée par le Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité et le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et dont les conclusions viennent d'être publiées sous le titre « Le transport aérien et les économies régionales ».

L'amélioration de la productivité et de l'efficacité individuelles des agents économiques est naturellement enregistrée et appréciée également au niveau de l'entreprise ou de l'unité économique.

La vitesse des transports modernes, de même que l'immédiateté permise par les télécommunications, conduisent à repenser partiellement ou totalement l'organisation de l'entreprise. Dans bon nombre de cas on a pu constater, comme conséquence de la création d'une liaison aérienne, le maintien ou le retour vers la province de centres de décision qui, artificiellement, mais par un souci d'efficacité, avaient été ou devaient être transférés vers la capitale.

LA GÉOGRAPHIE FERROVIAIRE REVUE ET CORRIGÉE

On a pu constater aussi l'extension d'activités, d'une province vers l'autre, de certaines entreprises, sans que soit créée l'antenne parisienne naguère nécessaire : on a pu noter des prises de participation et des accords entre entreprises que la géographie ferroviaire conduisait à s'ignorer. L'utilisation systématique de l'avion n'est pas non plus étrangère à l'accélération du rythme de développement de bon nombre d'entreprises, à l'extension de leur marché à l'intérieur comme à l'extérieur du pays.

Également, le transport aérien joue un rôle promotionnel, pourrait-on dire, pour les villes qui en bénéficient. Le réseau auquel aspire toute ville de province est complexe ; son potentiel de trafic est cependant souvent insuffisant pour alimenter un tel réseau, pour la France par exemple.

La liaison vers Paris, directe ou, parfois, avec escale ou correspondance



Préfiguration de l'Air-Bus européen A 300 B, en vol. Photo SNIAS.

est la première recherchée : elle donne à la ville de province une situation privilégiée par rapport à la capitale ; une heure suffit pour s'y rendre ; les villes les plus excentriques sont aussi « proches » de la capitale que les agglomérations du pourtour du Bassin Parisien ; la possibilité d'effectuer un aller-retour vers la capitale dans la journée — qui peut être considérée comme l'unité de temps de l'homme d'affaires — est à la portée de celui qui réside en province, et l'implantation d'une activité tend à moins dépendre de la localisation effective ; la vitesse neutralise l'espace.

La liaison aérienne avec Paris émancipe la ville de province ; la liaison avec les autres métropoles régionales, et plus tard avec l'étranger, est un facteur dynamique de l'évolution des villes ; la grande ville de province se prépare ainsi les moyens d'une lutte moins déséquilibrée avec la capitale, en vue de gagner une influence sur les

autres villes. L'Alsace sera à peine plus éloignée de la Bretagne que Paris, et le Languedoc n'ignorera plus la Côte d'Azur.

LE TEMPS C'EST DE L'ARGENT

L'entrepreneur, comme le membre d'une profession libérale, saisissent cette occasion pour agir directement dans une autre province bien trop éloignée en temps de transport ferroviaire ou routier pour qu'on ait pu auparavant y songer : l'influence d'une ville, grâce à ses agents économiques, mais aussi par le biais de ses manifestations culturelles, se développe le long des axes de communication : la mise en place du réseau aérien déforme sans qu'on ait encore totalement pris conscience de ce phénomène fondamental et de ses conséquences, la géographie traditionnelle. Si — et l'on tend vers cette situation — le budget temps prime le budget argent, Nice

sera aussi accessible que Rennes, pour le Brestois.

Enfin, transport intérieur correspond aussi à ces liaisons très courtes, que les États-Unis ont découvertes voici peu d'années, et ont développées à un rythme très rapide, sous la dénomination de liaisons de troisième niveau. Les grandes villes, qui se veulent métropoles, n'échapperont pas à la création de tels réseaux qui sont d'ailleurs, pour elles, facteurs de cohésion.

Telles peuvent être rapidement esquissées les grandes lignes du développement d'un réseau aérien intérieur à l'échelle de la France. La promotion de la province en résulte de façon quasi automatique : l'évolution des revenus, le souci de l'efficacité et la prise de conscience de la valeur du temps, entre autres, sont autant d'éléments favorables à une progression rapide. Elle s'inscrit dans les statistiques aussi bien que dans les comportements et les mentalités. J. J.