

Air Inter et la SNCF in *Le Monde* 1975 - 1981

LA CONCURRENCE DU TRAIN ET DE L'AVION Air Inter va proposer des tarifs différents selon les heures, nous déclare M. René Lapautre

Air Inter continue. La compagnie intérieure, dont le déficit d'exploitation pour 1974 est évalué à 15 millions de francs, ne risque pas d'être en état de cessation de paiements comme l'avait laissé craindre, devant l'Assemblée nationale, M. Marcel Cavallé, secrétaire d'État aux transports. Dans l'entretien qu'on lira ci-dessous, M. René Lapautre, directeur général d'Air Inter, s'explique sur la manière dont il entend redresser la situation financière de la compagnie intérieure et relever le défi qu'opposent à l'avion les autres modes de transport, et notamment le rail.

Par JACQUES DE BARRIN., 18 janvier 1975

" Comme tous les transporteurs aériens, Air Inter traverse une crise grave. Comment s'explique-t-elle et comment se manifeste-t-elle ? - Air Inter traverse une crise de conjoncture caractérisée par un ralentissement du taux d'expansion du trafic. Nous espérions transporter 4 400 000 passagers en 1974. Nous en avons transporté 4 040 000, soit 2,8 % de plus qu'en 1973. Cette situation est le résultat des prévisions pessimistes des entreprises, des mesures qu'elles ont prises pour comprimer leurs frais généraux et enfin d'un relèvement des tarifs aériens rendu inévitable par l'enchérissement du coût du carburant. " Cette augmentation des tarifs- 16 % en mars 1974 - a conduit une partie de notre clientèle, y compris la clientèle d'affaires, à moins voyager et a découragé une clientèle nouvelle qui était prête à venir au transport aérien pour des raisons personnelles, familiales ou touristiques. Néanmoins, les statistiques montrent qu'il n'y a pas eu un transfert sensible de clientèle de l'avion au chemin de fer.

" Ce ralentissement s'est manifesté plus fortement sur les lignes courtes concurrencées par la route et le rail, sur les lignes transversales évitant Paris, sur les lignes reliant la capitale à des métropoles dont l'activité économique a été réduite plus que dans la moyenne du pays. Le trafic de certaines lignes a continué de se développer, dans de bonnes conditions, dans les régions qui ont conservé une activité économique soutenue. Ainsi la région lyonnaise. La ligne Paris-Lyon, une des plus courtes du réseau d'Air Inter, doublée par de nombreux trains rapides, a vu, en dépit de cela, son trafic continuer à croître.

- La situation financière d'Air Inter - au regard du poids des investissements et de l'évolution du trafic - est-elle grave au point de menacer l'existence de la compagnie ?

- Le décalage entre une moindre progression du chiffre d'affaires et la mise en place de moyens nouveaux - dix avions Mercure de cent cinquante places - prévus en 1971 pour

transporter en 1974 et 1975 un nombre de passagers supérieur au nombre actuel entraîne pour Air Inter un déséquilibre financier.

" Grâce aux mesures déjà prises pour adapter la flotte et les programmes, et pour réduire les coûts ou freiner leur évolution, le déficit de 1974 sera de 15 millions environ, c'est-à-dire à peine 1,5 % du chiffre d'affaires. Air Inter doit s'adapter à un marché dont la croissance a changé temporairement de dimension. Ce n'est pas une crise de structure. Trois lignes marginales - Paris-Belfort, Paris-Lille et Paris-La Rochelle - ont dû être abandonnées parce que l'augmentation des coûts a ruiné tout espoir d'en équilibrer les résultats dans un terme prévisible. Mais le réseau actuel d'Air Inter demeure exploitable dans de bonnes conditions économiques.

" La compagnie a été bénéficiaire, en 1972, sans aucune subvention des collectivités locales ni de l'État, et aurait pu l'être en 1973 si la grève des contrôleurs de la navigation aérienne n'avait pas interrompu l'exploitation pendant plusieurs semaines. Il n'y a pas de doute qu'Air Inter pourra, au prix de réajustements limités et d'un effort sévère de compression de ses coûts, encaisser l'effet combiné de l'augmentation des prix du carburant et du ralentissement du trafic dû à la conjoncture économique, et retrouver ainsi une situation saine et équilibrée.

Une autre clientèle

- Quelle nouvelle politique commerciale imaginer ? Est-il possible à Air Inter de diversifier sa clientèle ?

- Les chemins de fer accomplissent de remarquables progrès techniques et commerciaux. Mais l'avion n'a pas dit son dernier mot, même sur les courtes distances. Le transport aérien intérieur peut compter sur deux séries d'innovations qui vont rajeunir son image dans le public et contribuer à relancer son marché.

" INNOVATIONS TECHNIQUES. - La rapidité des avions modernes, les améliorations dans les procédures d'embarquement et dans la circulation aérienne vont permettre de raccourcir les temps de transport par air. Ainsi, dès maintenant, Orly n'est qu'à quarante-cinq minutes de Lyon grâce au Mercure et à une nouvelle voie aérienne. La ponctualité de l'avion a fait aussi de remarquables progrès. En décembre 1974 93 % des vols d'Air Inter sont arrivés à l'heure ou avec un retard inférieur à 15 minutes : c'est un résultat très proche de celui des chemins de fer.

" INNOVATIONS COMMERCIALES. - Après le rajustement de 1974 consécutif à la crise pétrolière, les tarifs du transport aérien intérieur ne devraient augmenter que pour suivre la dérive générale des prix. Ceux des chemins de fer aussi. Dans certaines circonstances l'écart entre les tarifs aériens et ferroviaires pourrait même se réduire au profit des premiers. Il devrait en être ainsi si les chemins de fer étaient autorisés à résorber par la hausse de leurs tarifs leur déficit d'exploitation.

" De plus, sans dégrader dangereusement ses recettes et en améliorant au contraire ses résultats, Air Inter pourra très prochainement offrir, à certaines heures, sur des vols moins fréquentés que la moyenne, des tarifs promotionnels qui attireront une clientèle nouvelle.

Ce sont, pour commencer, des tarifs de groupe. Ils apporteront une contribution importante au développement du tourisme national et international, des congrès, des déplacements collectifs dans les entreprises et les administrations, ainsi qu'à la promotion du voyage aérien parmi des catégories sociales plus larges.

" Quant aux charters d'Air Inter, c'est un " boom " : 55 500 passagers en 1973, 69 600 en 1974, probablement 100 000 et peut-être plus en 1975. Si les hommes d'affaires forment ainsi, pour longtemps encore, l'essentiel de la clientèle d'Air Inter - les trois quarts, actuellement - cela n'exclut pas une diversification de cette clientèle dont on devrait pouvoir constater rapidement les effets.

Le retour à la diligence ?

- Comment peut se placer Air Inter face à ses concurrents terrestres : la voiture et le train ? - La S.N.C.F. participe au capital d'Air Inter pour près de 25 %. Il faut rendre hommage à la société nationale, qui a toujours veillé à laisser à Air Inter la pleine indépendance de sa politique commerciale. Le fer et l'air sont donc, en France, deux moyens de transport complémentaires qui se concurrencent sans que l'un puisse être considéré comme l'annexe de l'autre.

" Le succès d'Air Inter se fonde sur les avantages considérables que le gain de temps de l'avion continue à apporter, malgré le développement des chemins de fer et des autoroutes, non seulement aux hommes d'affaires, c'est-à-dire à l'ensemble de l'économie, mais aussi, de plus en plus, comme je l'ai montré plus haut, aux passagers qui voyagent pour des motifs personnels.

" Cet avantage explique l'importance de l'avion dans les déplacements intérieurs. Sait-on qu'en 1972, sur le total des voyageurs se déplaçant par le chemin de fer en première classe et en avion, la part des voyages par avion était de 89 % pour Paris-Nice, de 80 % pour Paris-Marseille, de 60 % pour Paris-Lyon et de 67 % pour Paris-Toulouse ?

" Les avantages de l'avion bénéficient, grâce à l'existence d'une compagnie intérieure autonome et de compagnies régionales, à l'ensemble de la France : notre réseau aérien est le plus dense d'Europe. La France est le pays dans lequel le plus grand nombre de villes - une cinquantaine, - et notamment de villes moyennes, sont desservies par avion avec la capitale et entre elles.

" Air Inter dessert dix-huit agglomérations de moins de trois cent mille habitants. En Allemagne fédérale, Lufthansa n'en dessert que trois, et en Grande-Bretagne, les lignes intérieures, six seulement.

" Il est indispensable de faire entrer en ligne de compte cet avantage que constitue le gain de temps lorsqu'on compare le bilan énergétique des différents modes de transport.

" Ne retenir qu'un élément - l'énergie dépensée par unité transportée, - c'est logiquement, si l'on voulait en tirer les conséquences, prêcher le retour à la diligence... L'économie française, les rapports entre les entreprises, la productivité du pays, ses relations avec l'étranger, ses

exportations, l'aménagement régional, ne seraient pas ce qu'ils sont si l'avion ne mettait pas Lyon à quarante-cinq minutes et Marseille à une heure de Paris.

- Quel rôle doit jouer l'État pour harmoniser les conditions de la concurrence entre les différents moyens de transport ?

- La concurrence entre les divers moyens de transport intérieur est un élément sain et indispensable du progrès des entreprises et du développement de notre économie. Encore convient-il que les pouvoirs publics puissent s'employer à assurer les conditions d'une concurrence équitable. Cela suppose un effort pour harmoniser les conditions de concurrence tarifaire entre le rail et l'avion. Certains tarifs réduits des chemins de fer sont subventionnés par les pouvoirs publics. Ceux des transports aériens ne le sont pas. Il en résulte au moins un certain détournement de trafic au détriment de l'avion. "

La S.N.C.F. accuse Air Inter de pratiquer une politique tarifaire déloyale

Dans une note interne de sa direction des études générales et de la recherche, la S.N.C.F. critique sévèrement la nouvelle politique de " modulation tarifaire " qu'Air Inter a notamment mise en place pour faire pièce à la concurrence du train. Elle menace de " ne pas rester sans réagir" si les pouvoirs publics encouragent cette initiative.

9 février 1980

Entre le train et l'avion, la concurrence se fait de plus en plus âpre dans l'Hexagone. M. Paul Gentil, directeur général de la S.N.C.F., le reconnaissait récemment : " Le transport aérien intérieur a connu (en 1979) une vive expansion, soutenue par l'introduction d'appareils de grande capacité et par une politique tarifaire offensive. Cette expansion s'est produite partiellement au détriment de notre propre trafic. "

La mise en service partielle du train à grande vitesse (T.G.V.) au mois d'octobre 1981 entre Paris et Lyon ne peut qu'aviver cette compétition. Air Inter mesure à quel point cette innovation ferroviaire va entamer son fonds de commerce. Elle tente d'en compenser les effets néfastes par " une politique tarifaire offensive ".

Il s'agit pour la compagnie intérieure de moduler - plus que de coutume - tous ses tarifs, normaux et promotionnels, " en fonction de la longueur de la ligne, de son marché et de ses résultats ". C'est dire que pour protéger ses meilleures liaisons, les plus fréquentées et donc les plus rentables, Air Inter s'emploie, aujourd'hui, à y limiter la hausse de ses barèmes.

Ainsi, la compagnie intérieure a relevé ses tarifs, de 8,5 % en moyenne, le 1er janvier dernier. Mais les barèmes de Paris-Nice n'ont pas été augmentés; ils baisseront même de 5 % le 6 avril prochain. Sur les principales lignes, la majoration du prix des billets a été inférieure au taux moyen : + 6,2 % sur Paris-Toulouse, + 7 % sur Paris-Marseille par exemple.

En revanche, sur des lignes secondaires, elle a été supérieure au taux moyen : + 12,3 % sur Nantes-Lyon, + 15,5 % sur Paris-Lorient notamment.

Un système de compensations

La Délégation à l'aménagement du territoire s'est inquiétée de cette politique tarifaire, jugeant qu'elle risquait d'aggraver les disparités régionales dans la mesure où Air Inter modère ses tarifs sur des destinations " riches " plutôt que sur des destinations " pauvres ", en clair, qu'elle pénalise Lorient au profit de Nice.

La S.N.C.F. reproche à la compagnie intérieure de renoncer ainsi au système de la "péréquation géographique", selon lequel les tarifs varient en fonction des distances parcourues. Elle " ne conteste pas que, du point de vue de sa politique commerciale propre et de la recherche de son développement à long terme, la déperquation de ses tarifs par la société Air Inter constitue un moyen adapté à ses objectifs ". Mais "plus contestable lui paraît, par contre, l'affirmation selon laquelle une telle politique est conforme à l'intérêt général ".

La S.N.C.F. fait valoir que sa tarification " voyageurs grandes lignes " est " à l'évidence péréquée et caractérisée par une dégressivité relativement faible de ses barèmes ". À ses yeux, " l'importance des charges fixes, notamment d'infrastructures, et la nécessité de l'équilibre budgétaire tel qu'il est défini par la convention État-S.N.C.F., a pour conséquence que les tarifs sont en moyenne très supérieurs aux coûts marginaux ", ce qui représente, selon elle, " une différence de structure fondamentale avec le transport aérien ".

Cette situation se traduit pour la société nationale par un système de compensations entre les différentes lignes du réseau : " Les relations les plus fournies en trafic et les plus longues dégagent des marges brutes importantes qui permettent de couvrir les charges fixes (...) et de laisser des marges nettes résiduelles. " Celles-ci servent à "couvrir une partie des charges fixes des liaisons plus courtes et à plus faible trafic ".

La règle du jeu voudrait que la S.N.C.F. et Air Inter construisent leurs tarifs sur le même modèle et que " le trafic se répartisse entre eux en fonction de la manière dont les usagers apprécient leurs qualités respectives ". La société nationale reconnaît malgré tout que des " distorsions très importantes " existent dans ce système, mais qu'elles s'en trouveraient " encore aggravées " par la politique que se propose de suivre la compagnie intérieure.

Pas question pour la société nationale d'admettre cet état de fait. L'avertissement est clair : " Tant en fonction de considérations d'intérêt général qu'en fonction de considérations d'entreprise et des règles de gestion qui s'imposent à elle, la S.N.C.F. ne pourra rester sans réagir si une telle politique devait être soutenue ou même encouragée par les pouvoirs publics. "

Quelle riposte ? " Il est peu probable que les modifications tarifaires prennent les formes d'un accroissement général de la dégressivité des barèmes. En effet, la dégressivité actuelle apparaît satisfaisante vis - à - vis de la concurrence de l'automobile, qui reste la plus importante, même à longue distance. " En outre, " des abaissements de prix n'apparaissent pas justifiés sur des relations où la concurrence de l'avion ne s'exerce pas ".

Fermeture de lignes

Dès lors, la S.N.C.F. menace de pratiquer des " réductions de prix sélectives " sur les lignes où Air Inter fera porter son effort tarifaire. À son avis, cela impliquera " un relèvement des tarifs sur les relations à distance plus courte et probablement un relèvement encore plus marqué sur les relations les moins importantes qui risquent d'entrer dans la spirale bien connue... La hausse des tarifs entraîne la baisse des trafics, qui entraîne à son tour la hausse des coûts moyens unitaires, qui appelle de nouvelles hausses de tarifs. "

Cette spirale risque de conduire à " la nécessité d'abandonner l'exploitation ferroviaire sur certaines lignes". En définitive, selon la S.N.C.F., " c'est donc tout le fragile équilibre actuel qui risque de se trouver rompu au détriment de certaines régions du territoire, en général déjà les moins bien desservies. Il est permis de se demander si c'est bien cela que souhaite la collectivité nationale. "

À toutes ces critiques, Air Inter oppose une tranquille fin de non-recevoir. Ses responsables se contentent d'affirmer : " Nos tarifs ont été dûment approuvés par les pouvoirs publics ; c'est donc que ceux-ci n'ont rien trouvé à y redire. " Ils continuent de soutenir que leur politique tarifaire ne contredit en rien un bon aménagement du territoire. " En majorant, de manière significative, le prix des billets sur des lignes à faible trafic, nous en améliorons l'économie et en assurons le maintien. " À leur avis, " les hommes d'affaires qui, sur ces vols, représentent l'essentiel de la clientèle sont à même de supporter cette augmentation ".

Au-delà de cette querelle tarifaire, la compagnie intérieure nourrit plus que de l'amertume à l'encontre des pouvoirs publics qui ont laissé la S.N.C.F. mener à bien son projet de train à grande vitesse dont ils contestent l'opportunité sinon la rentabilité. À leurs yeux, une politique de gribouille.

Fière de son indépendance financière - l'État ne lui verse plus de subventions depuis 1972 - Air Inter n'est pas fâchée de dénoncer le poids excessif que représente la S.N.C.F. pour les finances publiques. Elle oppose son dynamisme d'entreprise jeune à la sclérose d'une administration ferroviaire, à laquelle elle reproche de " singer " ses initiatives tarifaires.

Dans un climat de si vives rivalités commerciales dont on voit mal qu'elles puissent s'estomper à l'avenir, est-il encore souhaitable que la S.N.C.F. continue de posséder 24,95 % du capital d'Air Inter ? N'est-il pas temps de mettre le droit en accord avec le fait ?

Air Inter : le défi du rail

Air Inter saura-t-elle relever le défi du train à grande vitesse (T.G.V.) que la S.N.C.F. mettra en service entre Paris et Lyon au mois d'octobre 1983 ? Malgré les incertitudes liées à la conjoncture économique, le plan 1980-1984 de la compagnie intérieure tente d'apprécier les conséquences de cet " événement majeur ".

Par J.-J. B. 22 février 1980

Une chose est sûre : Air Inter est appelée à vivre sous un régime de compétition toujours plus âpre. La convention avec l'État, qui " tombe " le 31 décembre, sera-t-elle reconduite ? À cet égard, les auteurs du plan précisent que la compagnie intérieure saura " adopter une position intransigeante sur les conditions d'égalité, de réciprocité et de loyauté d'une concurrence éventuelle -, qu'elle refusera de payer une éventuelle protection " au prix d'obligations et de charges nouvelles, réduisant ses possibilités d'évolution ".

Un impératif : " Il faut gagner une clientèle nouvelle, surtout sur les lignes longues du réseau sur lesquelles nous pouvons déployer les avions les plus productifs. " Un objectif : " Faire passer progressivement le pourcentage des passagers voyageant pour motifs personnels de 28 % à 35 % à l'échéance du plan ".

Pour éviter une trop grande concentration des investissements, Air Inter prévoit " au moins le renouvellement des Caravelle-III vers 1983-1984 et celui des Mercure vers 1987-1988 ". En revanche, les Caravelle-XII, conformes aux nouvelles normes de bruit, " pourraient voler jusqu'en 1992 ".

L'objectif à l'horizon 1990 est de " tendre vers une flotte à trois secteurs " : gros porteur (deux cents à quatre cents sièges), moyen porteur (cent vingt à cent quatre-vingts sièges) et petit porteur (cinquante à soixante-quinze sièges). " Il semble exclu de remplacer les Caravelle-III par des avions non équipés de l'atterrissage tous temps, ce qui écarte à priori les avions américains de deuxième génération ", comme le Boeing-737 et le DC-9.

La hausse du coût du carburant, que les auteurs du plan chiffrent à 20 % par an de 1980 à 1984, oblige la compagnie intérieure à utiliser, de moins en moins, ses Caravelle-III. " L'Airbus et le Mercure consomment par passager environ 40 % de moins que la Caravelle-III. " Malgré tout, la part des frais de kérosène dans les dépenses d'exploitation devrait passer de 16 % en 1979 à 22 % en 1984.

Il importe donc aux responsables de la compagnie intérieure de rechercher, dès maintenant, les mesures susceptibles de réduire les coûts et d'accroître le trafic, sachant que les hausses de tarif qu'ils obtiendront seront " loin de compenser le bilan négatif de la période T.G.V.". Les auteurs du plan soulignent en effet que " la mise en service du T.G.V. risque de bouleverser la structure de desserte de neuf lignes radiales dont le trafic représente environ 50 % du trafic total d'Air Inter ",

Les taux de chute du trafic retenus dans le plan sont notamment de 54 % sur Paris-Lyon et de 19 % sur Paris-Marseille à la mise en service, au mois d'octobre 1981, du premier tronçon du T.G.V. entre Saint-Florentin (Yonne) et Sathonay (Rhône), de 82 % sur Paris-Lyon et de 29% sur Paris-Marseille à la mise en service, de bout en bout, du T.G.V. En conséquence, Air Inter prévoit de réduire l'offre sur Paris-Lyon " par paliers successifs, pour arriver au niveau de huit fréquences Mercure en juillet 1982 ", et sur Paris-Grenoble à trois en 1984. À cette date, la liaison Paris-Saint-Etienne " pourra éventuellement être supprimée ".

Les dirigeants de la compagnie Intérieure s'attendent à " des pressions externes pour que toute amélioration de nos coûts soit intégrée dans nos grilles tarifaires sans pour autant que cela soit parfaitement justifié ". Ils admettent qu' " une juste mesure est cependant nécessaire entre le niveau des baisses tarifaires que nous allons consentir pour accroître

notre marché et limiter l'impact du T.G.V. et le maintien de marges suffisantes pour financer à terme le renouvellement de notre flotte moyen porteur ".

Inévitablement, malgré l'expansion qu'elle connaît aujourd'hui, Air Inter va affronter des années difficiles. " Après une période de résultats bénéficiaires en 1980 et 1981, notent les auteurs du plan, on observe des déficits prévisionnels importants de l'ordre de 50 millions de francs en 1982 et de 720 millions de francs en 1984, l'année 1983 étant tout juste équilibrée.

La compétition entre Air Inter et la S.N.C.F. Avion contre train ?

Avion contre train ? Pour les responsables de la S.N.C.F., tout comme pour les dirigeants d'Air Inter, la compétition qui les oppose est marginale. " Les plages de concurrence sont très réduites ", a affirmé M. Jean Ravel, directeur commercial voyageurs de la société nationale, lors d'un débat organisé, le jeudi 28 février, par l'Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace (A.J.P.A.E.).

Par JACQUES DE BARRIN, 1 mars 1980

Les propos de début d'année tenus par M. Paul Gentil, directeur général de la S.N.C.F., expliquant notamment par une " vive expansion " du transport aérien intérieur la stagnation du trafic des voyageurs, avaient pu laisser croire que l'avion contrariait, de manière significative, les ambitions du rail.

Cette impression s'était renforcée, quelques semaines plus tard, à la lecture d'une note interne de la direction des études générales et de la recherche de la société nationale. Les auteurs de ce document jugeaient contestable l'affirmation selon laquelle la politique de " modulation tarifaire " qu'Air Inter commence de mettre en vigueur est conforme à l'intérêt national.

Ces deux réactions traduiraient donc simplement un certain agacement, et peut être un léger sentiment d'inquiétude face au " tapage publicitaire " que fait Air Inter. " La cible que nous visons est très accessoirement la clientèle aérienne ", insistent les responsables de la S.N.C.F.

Plus de la moitié des usagers des " rapides " et " express " se déplacent à moins de 500 kilomètres, dans un rayon où l'avion est très peu compétitif. En outre, un cinquième des Français ne font pas un seul voyage par an - tous modes de transport confondus - à plus de 100 kilomètres. Enfin, 72 % de ceux qui " bougent " au-delà de 100 kilomètres utilisent l'automobile, 23 % seulement le train. À l'évidence, " notre intérêt commercial est donc de convertir au rail les sédentaires et les automobilistes. C'est là que se trouve notre réservoir de clientèle ", indique M. Ravel.

À cet égard, les responsables ferroviaires attendent que la clientèle du train à grande vitesse (TGV), dont la mise en service entre Paris et Lyon est prévue au mois d'octobre 1983, se compose notamment pour 26 % d'automobilistes " convertis ", et pour 8 % seulement de passagers aériens " détournés ". La tarification de base applicable au TGV sera identique à la

tarification actuelle, à la différence près que le raccourcissement du parcours de 82 kilomètres (430 au lieu de 512) n'aura pas d'effet modérateur sur le prix du billet. " Le rapport entre la première et la seconde classe restera inchangé, a précisé M. Ravel ; mais des suppléments seront perçus à certaines heures de la journée et à certains jours de la semaine pour favoriser un étalement du trafic. "

Reste que la S.N.C.F. n'aura pas respecté, en 1979, l'objectif que lui avait fixé le contrat de programme signé avec l'État : une augmentation du trafic des voyageurs de 2,7 % ; celui-ci aura stagné à + 0,4 %. " Le transport aérien intérieur est responsable de ce décalage à hauteur de 1% ", a noté M. Ravel.

Pour dissiper tout malentendu, il a vanté les mérites de la politique tarifaire d'Air Inter qui, du moins en l'état actuel des choses, lui paraît être " conforme à l'intérêt général, profitable aux consommateurs, et rentable pour la compagnie ".

L'avion devra abandonner au train le plus gros de sa clientèle

Le train à grande vitesse (T.G.V.) que la S.N.C.F. mettra partiellement en service à partir de l'automne 1981 sur la voie nouvelle Paris-Lyon permettra de relier ces deux villes, à 260 kilomètres à l'heure, en deux heures. Ce " train de demain " va considérablement modifier l'offre de transport des voyageurs. Sur ce thème, un débat organisé sous l'égide de l'Institut de formation universitaire et de recherches de transports aériens a opposé à Aix-en-Provence M. René Lapautre, directeur général d'Air Inter, à M. Jean Ravel, directeur commercial voyageurs de la S.N.C.F.

Par GUY PORTE. 25 juin 1980

Aix-en-Provence. - Qui a peur du T.G.V. ? Le défi de la S.N.C.F. ne trouble apparemment pas Air Inter. " Un train qui roule à 260 kilomètres à l'heure est fait, quoi qu'on en dise, pour concurrencer l'avion, a affirmé avec réalisme M. Lapautre. Mais nous affronterons le choc du T.G.V. avec une certaine sérénité. " Globalement, la S.N.C.F. espère porter en 1982 son trafic annuel sur l'axe Paris-Sud-Est de onze millions de voyageurs à environ seize millions. Sur ces cinq millions de passagers supplémentaires, un million et demi seront gagnés sur l'avion.

Cette véritable mutation dans l'offre de transports ne concerne pas certes que la compagnie intérieure. Air France, Swissair (sur Genève) et les compagnies régionales, Europe-Aéro-Service (sur Valence) et Air Alpes (sur Chambéry) notamment, subiront également la concurrence du T.G.V. Mais les principales pertes de trafic seront sans doute infligées à Air Inter. Selon certaines estimations, celle-ci devrait abandonner au T.G.V. en 1982, sur la ligne Paris-Lyon, la moitié de ses passagers, soit environ cinq cent mille, et son trafic pourrait tomber à deux cent cinquante mille - sur un total de huit millions pour l'ensemble du réseau - en 1984. La diminution serait cependant plus légère sur les autres destinations de la côte méditerranéenne.

" Que ferons-nous pour nous défendre ? Rien de très spectaculaire, a indiqué M. Lapautre. En réalité, la réaction du transport aérien face au T.G.V. a déjà commencé depuis plusieurs années. Elle ne peut être que le résultat d'un effort progressif, constant et persévérant, qui

consiste d'abord à modérer l'évolution des tarifs. En dix ans, grâce à une amélioration de la productivité, nos tarifs de base n'ont été multipliés que par deux alors que le prix des carburants l'a été par plus de six et les salaires par un chiffre compris entre trois et quatre. En 1970, 24 % seulement de nos passagers voyageaient à tarif réduit. En 1980 nous en avons environ 40 % et nous allons poursuivre dans cette voie. "

Le directeur général d'Air Inter a ainsi annoncé que sa compagnie augmenterait très sensiblement l'offre et les fréquences sur l'axe Paris-Sud-Est. D'ici à 1982, la ligne Paris-Nice devrait être exploitée uniquement en Airbus à raison de six vols quotidiens dès l'an prochain ; sur Marseille, un nouveau service quotidien en Airbus sera ajouté à la mi-journée, quatre jours par semaine.

S'il est admis cependant que la part de marché d'Air Inter doit notablement diminuer au cours des prochaines années, cette politique d'expansion n'est-elle pas paradoxale ? Ne conduira-t-elle pas à une surcapacité ruineuse pour la compagnie ? Et dans ce cas, qui paiera ? Ces questions sont restées sans réponse. " Quelles que soient les solutions retenues par Air Inter, nous n'irons pas vers une dépréciation de nos tarifs, a précisé M. Ravel. D'abord parce que nous ne pouvons pas déroger au principe de base du kilomètre parcouru. Ensuite parce que notre principal concurrent est l'automobile et que le prix au kilomètre d'un voyage en voiture est toujours constant, sur n'importe quel parcours. " Il a précisé que le tarif T.G.V. ne devrait pas être différent de celui des trains classiques. Au tarif de base s'ajouteront toutefois des suppléments - de 7,5 à 15 %, - correspondant aux heures ou aux périodes de pointe.

MM. Lapautre et Ravel ont encore polémique, parfois avec vivacité, sur la valeur économique de la vitesse et sur le bilan énergétique comparé du T.G.V. et de l'avion. Au scepticisme exprimé par le directeur général d'Air Inter sur le choix d'une vitesse élevée dans une conjoncture de rareté de l'énergie, M. Ravel a répondu en se référant aux nombreuses études qui ont abouti à la solution du T.G.V. actuel. " L'intérêt général, a-t-il déclaré, exigeait que l'on choisisse la vitesse la plus élevée pour assurer le maximum de voyages par le mode de transport le plus économe en énergie. " Le T.G.V. aurait une consommation d'environ 10 % supérieure à celle des trains Corail. Mais pour un taux d'occupation de 50 % dans les deux modes de transport, la consommation unitaire de l'avion serait plus réduite que celle du T.G.V.

AIR INTER VICTIME DU T.G.V.

Le Monde 2 octobre 1981

Air Inter s'attend à perdre " 47 % du trafic aérien entre Paris et Lyon à cause du T.G.V., cette remarquable innovation technologique due à la S.N.C.F. ", a indiqué, le 30 septembre, à Strasbourg, le président d'Air Inter, M. Robert Vergnaud, au cours de la réunion semestrielle de l'Association internationale des transporteurs aériens.

Face à la concurrence du train. Air Inter n'a pas " l'intention de galvauder ses tarifs ", a affirmé, pour sa part, M. Houis, directeur commercial de la compagnie. Les responsables

d'Air Inter souhaitent que le maximum de liaisons se fasse au moyen de l'Airbus, économe en kérosène.

La direction commerciale de la société escompte un trafic d'environ huit millions six cent vingt mille passagers payants pour l'année, soit une augmentation de 11,2 % par rapport à 1980.