



Photo Air France

Horaires en filigrane

L'indicateur d'horaires est un document qui donne beaucoup d'informations sur l'état d'une compagnie. En effet, il révèle l'étendue du réseau, l'importance du trafic, la flotte utilisée ainsi que la tarification. En analysant l'indicateur général d'Air France de la saison d'été 1956, on aura une photographie de la compagnie nationale au moment de l'apogée des avions à hélices. En 25 ans, c'est-à-dire l'espace d'une génération, la compagnie a bien changé...

En 1956, l'indicateur se présente sous une couverture rouge avec le dessin d'un Super-Constellation tournant autour de la Terre. La vitesse et l'impression que le monde est devenu petit grâce à l'avion sont encore des thèmes évocateurs qui frappent l'imagination du voyageur.

Air France exploite déjà une ligne à fréquence quotidienne vers New York grâce à des Super-Constel-

lation. Le vol AF 071 décolle d'Orly à 22 h pour atteindre New York le lendemain à 9 h 20. Le temps de vol est de 16 h 20, avec une escale technique prévue à Gander en fonction des conditions atmosphériques. Le voyageur a le choix entre la confortable classe touristique ou la luxueuse première classe avec ses fauteuils-couchettes que les compagnies redécouvrent aujourd'hui. Moyennant un supplé-



ment, il est même possible de dormir dans des vrais lits. Le vol AF 071 est prolongé depuis 1953 jusqu'à Mexico en 8 h de vol. N'oublions pas de signaler le célèbre « Parisien spécial », service de grand luxe qui n'emporte que 32 voyageurs tous les jeudis vers New York. Deux fois par semaine, le vol AF 061 relie Montréal et Chicago. Pour aller à Los Angeles il faut encore une correspondance sur une

compagnie américaine, que l'on prend à New York ou à Chicago. La reconstruction d'après-guerre a été favorable à une forte expansion du trafic aérien entre l'Europe et le Nouveau Monde.

Les Antilles ne sont reliées que deux fois par semaine via Santa-Maria, ainsi que l'Amérique Latine via Dakar. On rejoint Buenos-Aires en 32 h 50 et avec 5 escales. Le continent Sud-Américain est encore à l'écart des grands échanges commerciaux.

La route des Indes

Cinq fois par semaine, des Constellation et des Super-Constellation partent à destination de Saïgon tout en desservant le Moyen-Orient et les Indes. Le vendredi et le dimanche, le vol AF 172 est prolongé jusqu'à Tokyo. Quand il faut plus de 32 h pour rejoindre l'Indochine, le supplément lit de 19 300 AF semble vite amorti par rapport au prix du billet! (1^{re}: 232 300 AF; touriste: 168 600 AF). Avec Saïgon, les escales stratégiques d'Air France sont Beyrouth, Karachi et Bangkok.

Les autres lignes long-courriers desservent Madagascar et les îles de la Réunion et Maurice, ainsi que l'Afrique Occidentale et Equatoriale Française (lignes exclusivement desservies par UTA aujourd'hui).

A la lecture de l'horaire, il est très net que les long-courriers d'Air

France ont pour principale mission de relier la France à ses colonies (ou ex). La fréquence des dessertes peu importante en général, si l'on excepte les relations avec l'Amérique du Nord, montre que les échanges internationaux par avion sont encore peu développés. Par exemple, en 1956, Air France propose deux relations par semaine avec le Japon avec des L.1049 de 70 places environ. En 1981, elle offre sur la ligne quatre liaisons hebdomadaires en B 747 de 400 places. La faiblesse des dessertes sous-entend aussi que le voyage maritime tient encore une place importante. D'ailleurs l'indicateur souligne la possibilité d'acheter des billets A.R., aller par air et retour par mer ou vice-versa. Il faut remarquer que le réseau, d'une étendue assez remarquable, a déjà pris sa forme presque définitive. Depuis, la compagnie a complété ses dessertes plus qu'elle n'a créé de nouvelles lignes. Un détail amusant: Air France ne dessert pas l'Arabie Saoudite et les émirats. Le pétrole ne fait pas encore voler les hommes d'affaires!

Air France propose de nombreuses dessertes locales en Afrique Noire occidentale qui s'articulent autour des villes de Dakar, Bamako, Niamey, Kano, Douala, Fort-Lamy et Brazzaville, elles-mêmes directement reliées à la France. Les appareils utilisés sont essentiellement des DC 3 et des DC 4. Air France a aussi la charge du réseau local malgache et de celui des Antilles et de la Guyane. L'indicateur indique

aussi les dessertes locales des compagnies suivantes dont Air France participera à la création et au capital: Air Atlas (Maroc), Air Tunis, Air Vietnam et Air Liban.

L'Afrique du Nord est étroitement reliée à la France. En effet les liaisons partent non seulement de Paris mais aussi de villes de province comme Nantes, Mulhouse ou Ajaccio. Alger est une importante base d'Air France d'où partent les vols vers le Sahara (jusqu'à Tamanrasset), vers le Maroc via Oran et vers la Tunisie via Philippeville, Constantine ou Bône. On vole sur des DC 3, DC 4, Bréguet 2 ponts et des Constellation. L'indicateur horaire est imprégné d'histoire et retrace une certaine volonté politique d'intégration des colonies à la France.

La France métropolitaine et l'Europe

Paradoxalement la France métropolitaine est encore très mal desservie. Air Inter n'existe que sur le papier et ne commencera vraiment une exploitation régulière qu'en 1960. De plus, le train est encore un redoutable concurrent grâce à un réseau ferré exceptionnel. Nice, Marseille, Bordeaux et Toulouse ne sont encore que des escales intermédiaires entre Paris et l'Afrique (1 à 3 relations quotidiennes). Lyon est relié une fois par jour à la capi-



En 1956, les DC 4 d'Air France assuraient les liaisons entre Alger et le Sahara, la Tunisie ou le Maroc.

Photo Air France

tale. Le départ de Paris est à 20 h 30 et de Lyon à 7 h 50. Le vol dure 1 h 30 en DC 4. Pour aller en Corse il faut changer d'avion à Marseille ou à Nice. Biarritz, Dinard et la Baule ont des fréquences saisonnières vers Orly.

En Europe, le réseau est inégalement développé. La ligne Londres-Paris a déjà une longue histoire derrière elle. Air France propose jusqu'à 12 services par jour en Vickers Viscount. En semaine, toutes les nuits, il existe déjà un trafic de fret grâce à un DC 3 tout cargo. Nice est aussi relié à Londres. Air France y pratique un tarif de nuit aller-retour, précurseur des tarifs excursion (26 460 AF au lieu du tarif normal de 35 100 AF). Le vol part à 4 h 50 de Nice et arrive à 7 h 50 sur les bords de la Tamise. Dans le sens contraire, il décolle à 23 h 10 et atterrit à 1 h 55. La Baule, Dinard et Deauville sont aussi reliés à Londres en été.

Air France a des liaisons privilégiées en Allemagne grâce à sept escales. Les Alliés sont encore bien installés chez le voisin d'Outre-Rhin et la Lufthansa ne vole de ses propres ailes que depuis un peu plus de deux ans.

Par contre, le reste de l'Europe est encore mal desservi par la compagnie nationale. Des villes comme Belgrade, Venise, Manchester ou Oslo ne sont pas encore des destinations Air France. La compagnie a passé des accords de pool, comme

Les avions d'Air France en 1956 :

- **Le Super-Constellation** : fleuron de la compagnie sur les lignes long-courriers, il peut voler à une vitesse de croisière de 480 km/h, sur des étapes de 4 000-5 000 km. Sa charge marchande est de 7 650 kg. Les appareils d'Air France sont aménagés de façon très diverse : 81 sièges touristes ou 48 fauteuils-couchettes ou 4 lits + 9 fauteuils-couchettes + 54 touristes.

- **Le Vickers Viscount** : c'est l'appareil des liaisons européennes. Il est équipé de quatre turbopropulseurs qui lui donnent une vitesse de croisière de 480 km/h. Dans sa version la plus commune, il transporte 49 passagers sur des étapes maximales de 2 800 km.

- **Autres avions :**

- Le Constellation
- Le DC 4
- Le DC 3
- Le Bréguet 2 ponts Provence

par exemple avec la KLM qui assure seule le trafic Paris-Amsterdam. Aller à Moscou par la voie des airs n'est pas très pratique. Il faut décoller à 9 h 40 d'Orly avec un Vickers Viscount d'Air France qui rejoint Prague et, de là, prendre un Ilyushin 12 de l'Aeroflot qui at-

teint Moscou à 23 h après une escale à Vino.

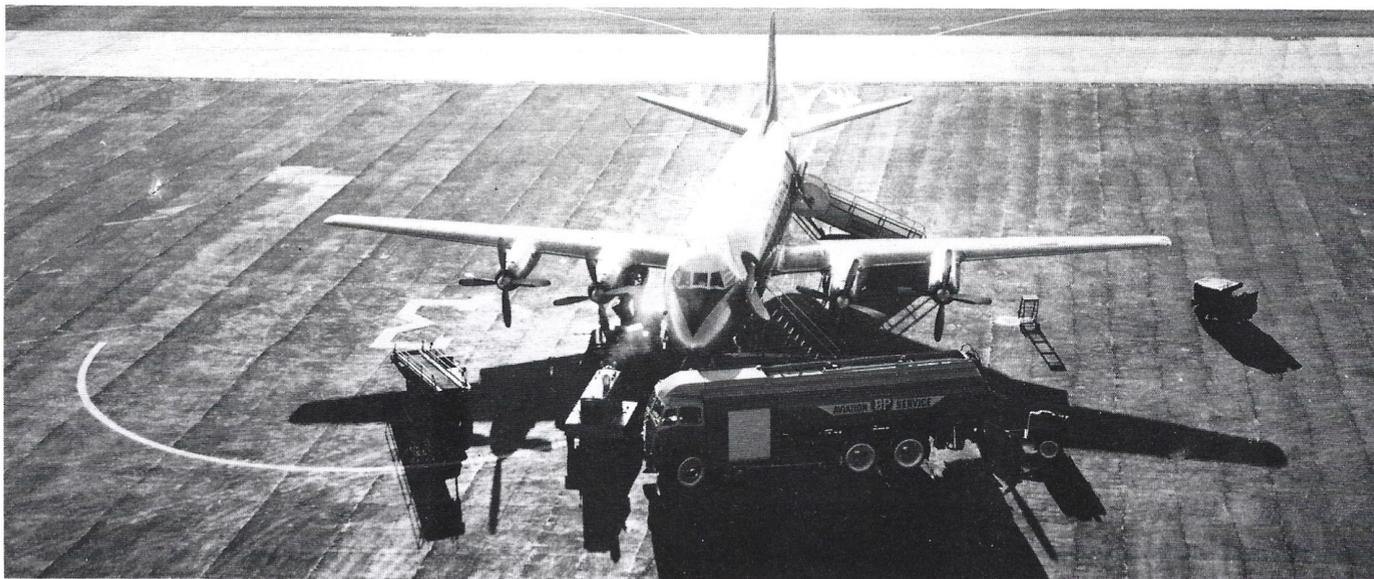
En 1956, on peut aller à Stockholm en 4 h 40 avec une escale à Copenhague. En partant à 8 h 30 de Vienne on est à 12 h 15 à Paris après un arrêt à Munich. L'Orient-Express est définitivement vaincu ! Sur la majorité des services européens il n'y a pas de 1^{re} classe. La politique d'Air France en 1981 est en quelque sorte un retour en arrière.

L'étude des tarifs de l'indicateur de 1956 fait apparaître qu'il existe très peu de réductions. Signalons l'existence du billet aller-retour comportant une réduction de 10 %, une validité réduite de 8 à 30 jours, ainsi que le tarif de nuit.

La grande place que tient la 1^{re} classe sur les long-courriers fait que le transport aérien conserve une image de grand luxe et de prestige considérable. Toutes proportions gardées, on peut comparer la classe touriste à la classe affaire actuelle. En effet la classe économique n'existe, sous le nom de 2^e classe, que sur les relations avec l'Afrique du Nord.

Ainsi, l'indicateur montre de façon très nette le caractère encore élitiste de l'aviation commerciale. Il faudra attendre l'arrivée du Boeing 707 et de la Caravelle pour que l'indicateur d'Air France commence à intéresser une clientèle de masse. ●

Jacques Vareilles.



Les opérations d'escale autour d'un Vickers Viscount.

Photo Air France