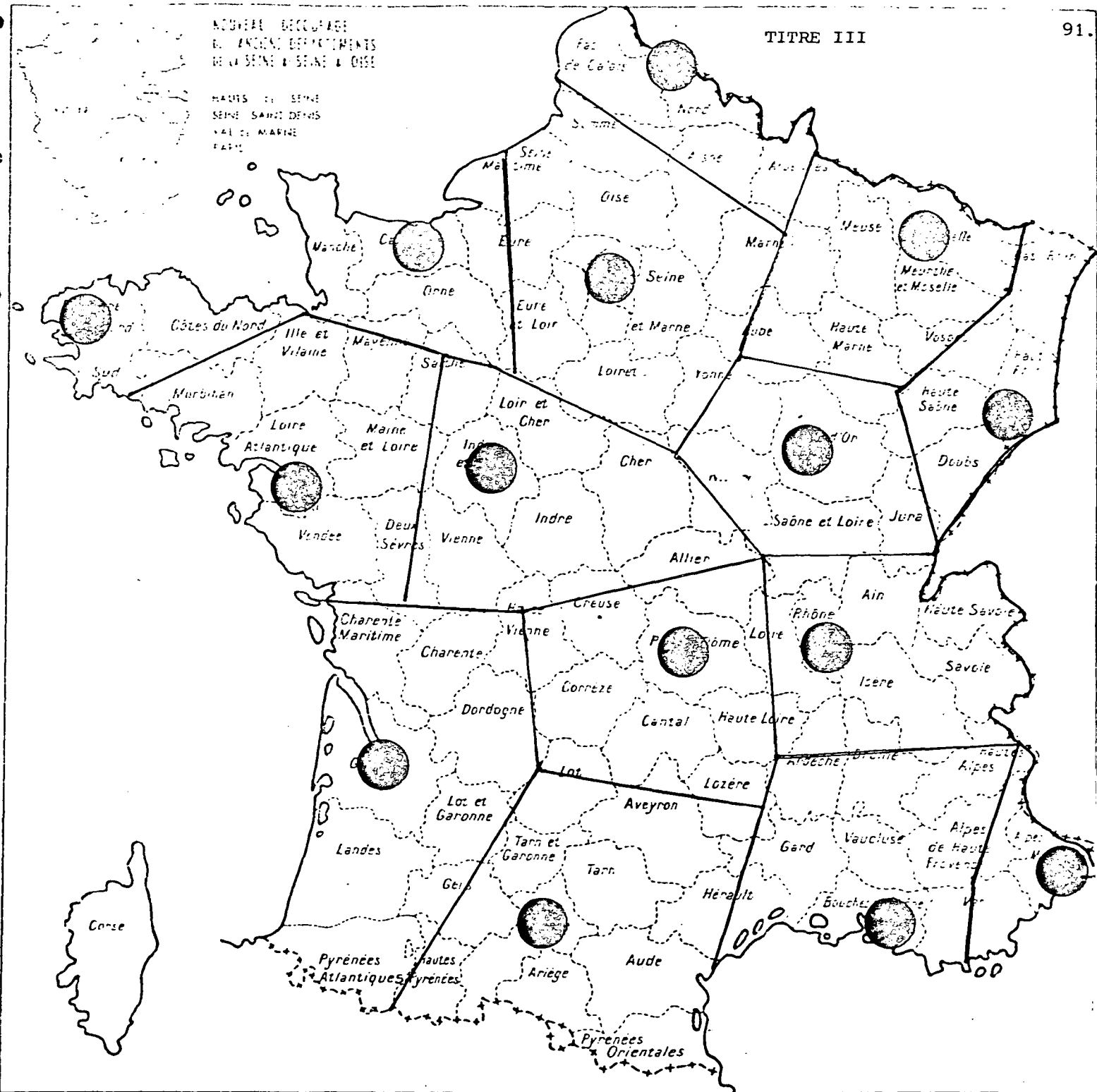


HAUTS DE SEINE
SEINE SAINT DENIS
VAL DE MARNE
PARIS

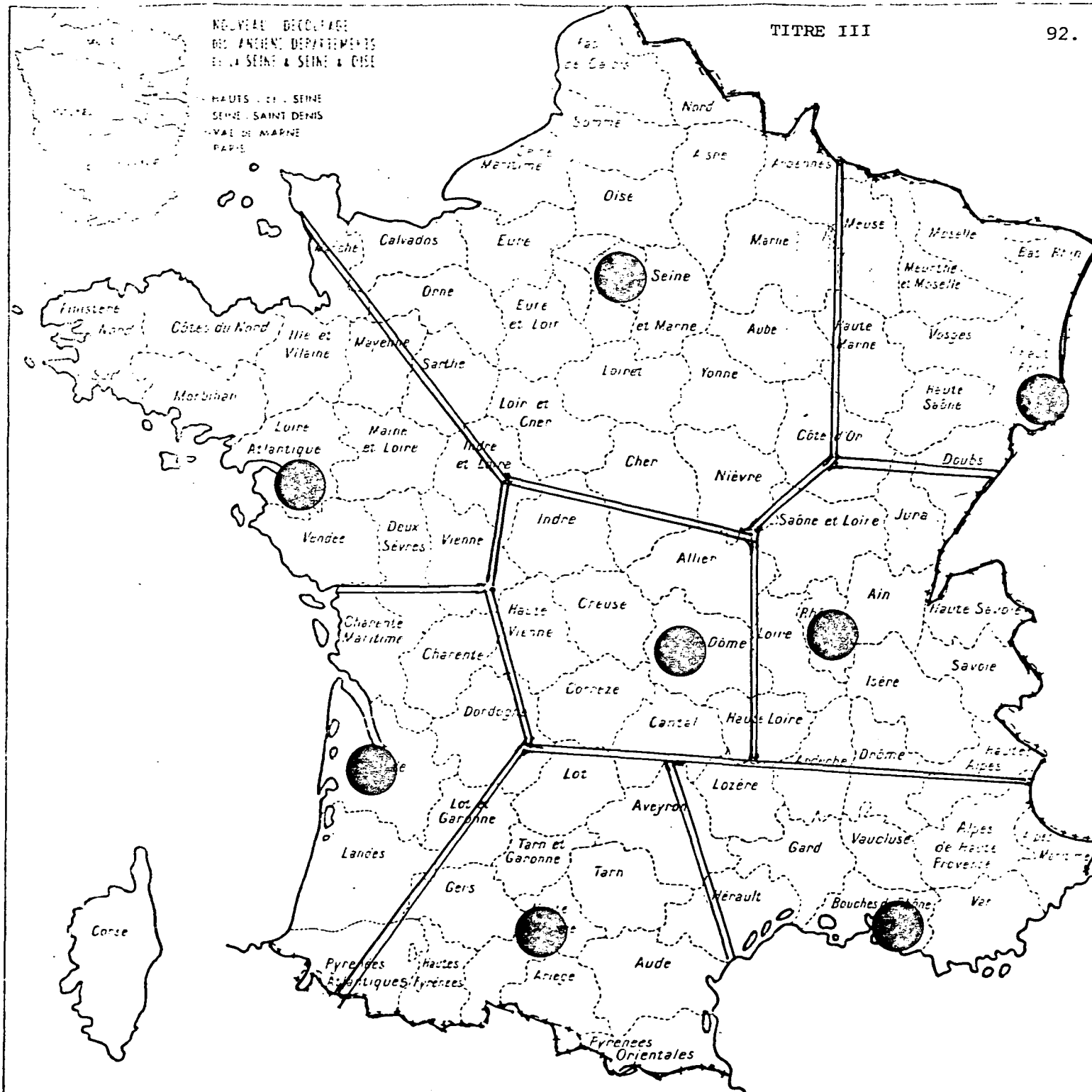


CARTE 6 - SYSTEME AUTONOME DE TRANSPORT AIR-ROUTE
DE MESSAGERIES

HYPOTHESE 1 : 15 CENTRES

NOUVEAU DÉCROUPEMENT
DES ANCIENS DÉPARTEMENTS
DE LA SEINE & SEINE & OISE

HAUTS DE SEINE
SEINE-SAINT-DENIS
VAL DE MARNE
PARIS



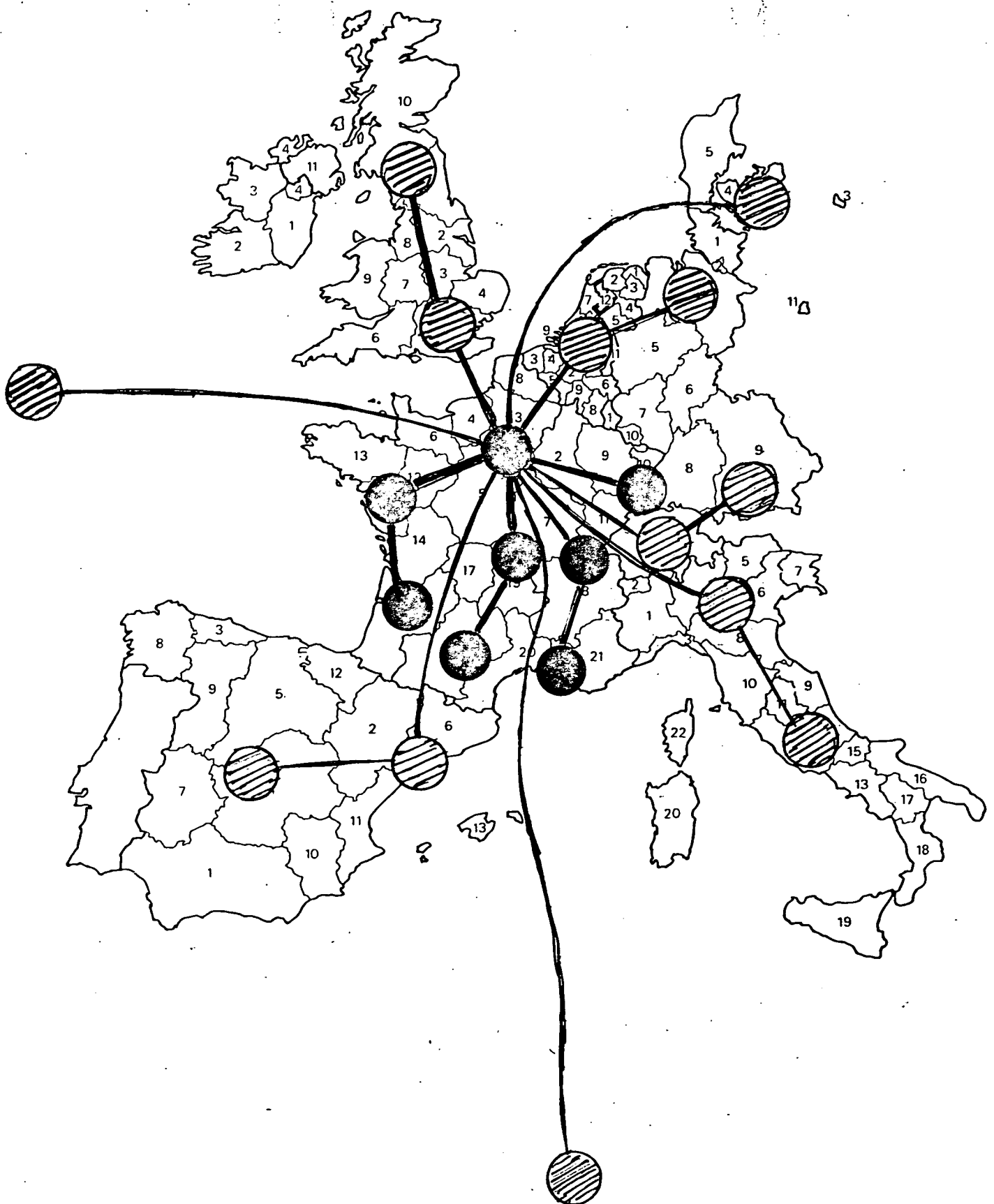
RAMBO Paris - 304

CARTE 7 - SYSTEME AUTONOME DE TRANSPORT AIR-ROUTE
DE MESSAGERIES
HYPOTHESE 2 : 8 CENTRES

transconsult

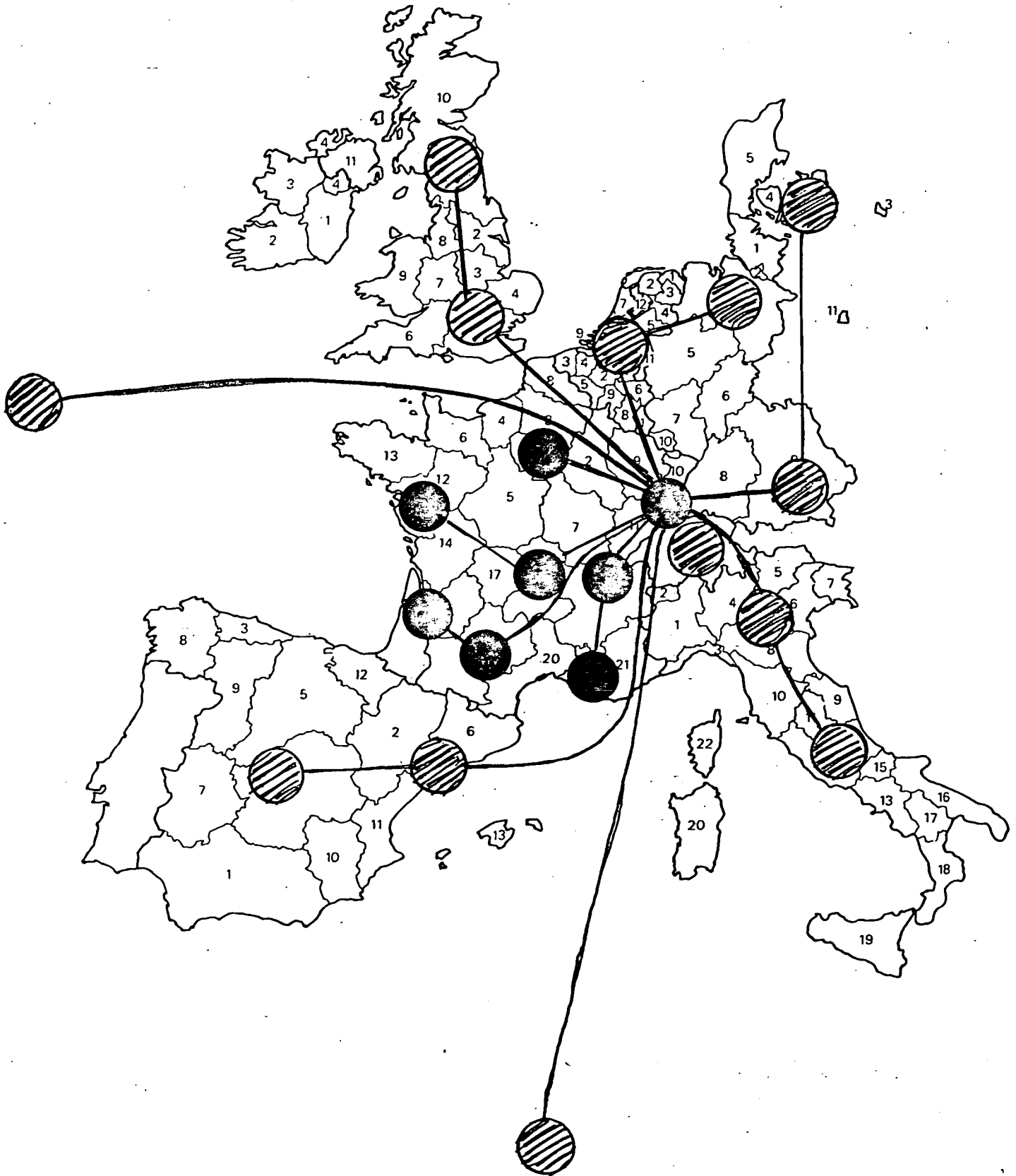
CARTE 8 - ESQUISSE D'UN SCHEMA DE RESEAU.

HYPOTHESE 1 : CENTRE DE TRI PRINCIPAL A PARIS.

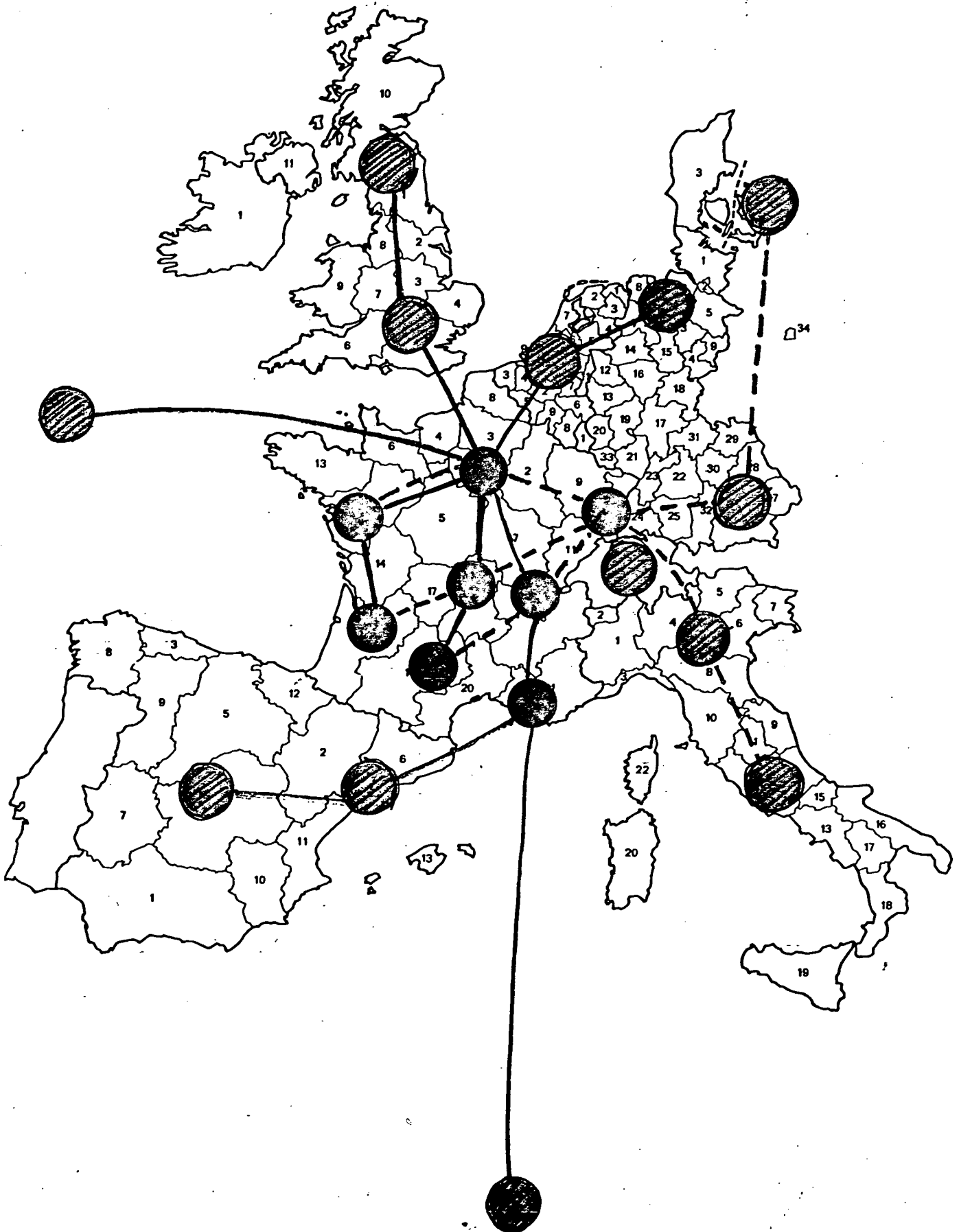


CARTE 9 - ESQUISSE D'UN SCHEMA DE RESEAU.

HYPOTHESE 2 : CENTRE DE TRI PRINCIPAL A BALE-MULHOUSE.



CARTE 10 - ESQUISSE D'UN SCHEMA DE RESEAU.
HYPOTHESE 3 : CENTRES DE TRI MULTIPLES



2.2. Extension des réseaux Air-Route déjà existant

Une telle évolution peut résulter de l'extension au plan international d'un système national déjà en exploitation par une compagnie aérienne (cas de TAT Express en France).

Outre le fait que l'expérience déjà acquise au plan national dans le domaine du transport intégré sera précieuse, l'exploitant dispose, ou peut disposer de droits de trafic sur certaines liaisons internationales, ce qui évitera un cheminement complet vis à vis des administrations nationales pour l'obtention des autorisations réglementaires.

Par ailleurs, les problèmes financiers se poseront dans des termes moins difficiles du fait que la compagnie pourra au moins partiellement et progressivement disposer des matériels sous-utilisés et disponibles de nuit. Les problèmes douaniers et d'exploitation des aéroports se poseront naturellement dans les mêmes termes que dans le cas précédent, mais avec une compagnie aérienne ayant déjà abordé les problèmes, et parfois les administrations concernées. La nécessité de maintenir la maîtrise la plus complète du transport ayant conduit à des formules satisfaisantes en France, conduira à des solutions identiques à l'étranger dans la mesure où les réglementations nationales le permettront, et des négociations seront indispensables dans les cas où existent des privilèges d'organismes nationaux.

L'extension d'activité du plan national au plan international soulève donc des problèmes, néanmoins réduits par rapport au cas précédent et dont l'expérience acquise devrait réduire les difficultés. Il n'en reste pas moins qu'une généralisation d'un système déjà existant, à l'ensemble de l'Europe, poserait des problèmes de coordination et de coopération, avec les autres compagnies aériennes exploitant des droits de trafic internationaux.

2.3. Créations de réseaux Air-Route internationaux à partir de réseaux routiers de messageries rapides déjà existants

Deux démarches peuvent être envisagées :

Hypothèse A : une organisation routière nationale transfère à l'avion une partie de son trafic, et étend ses activités au plan international (cette évolution pourrait être celle d'une société comme Jet Service et Air Jet en France).

Hypothèse B : une organisation routière internationale transfère progressivement à l'avion une partie de son trafic sur les axes où le transport routier ne donne pas satisfaction (cette évolution pourrait être celle de l'IPEC).

Dans les deux cas la mise en place d'un réseau Air-Route européen entre dans le cadre du développement progressif de systèmes déjà en place, ce qui réduit naturellement l'importance des investissements nécessaires par rapport à la mise en place ab initio du système.

Dans l'hypothèse A, on se rapproche du cas précédemment étudié et illustré par l'exemple de TAT Express, à ceci près que les autorisations de transport international devront être intégralement demandées. Les problèmes douaniers sont à résoudre entièrement puisque l'on passe d'une exploitation nationale à une exploitation internationale, mais on peut admettre que les investissements nécessaires à l'exploitation d'avions seront déjà amorcés. La société aura déjà acquis une expérience dans le domaine de l'exploitation des avions.

Dans l'hypothèse B, tous les problèmes relatifs à la mise en place d'un réseau aérien se poseront (investissements, droits de trafic, exploitation des aéroports, coopération avec les compagnies déjà détentrices de droits), mais le transport routier ayant déjà un caractère international, on peut admettre que le contact avec les autorités douanières serait simplifié.

Dans les deux cas, la Société étendant ses activités au plan international a déjà, compte tenu de ses activités dans le domaine des messageries rapides, une bonne connaissance du marché, et les moyens informatiques déjà mis en place peuvent être immédiatement utilisés.

Ce schéma fera l'objet du TITRE VII.

2.4. Utilisation des réseaux de transport régulier de passagers pour le transport des messageries urgentes

Le SAS (réalisation en réseau intérieur et international) et Air Inter (projets), cherchent à utiliser le réseau de transport de passagers pour acheminer les petites messageries. Avec le système SPEX, Swissair s'achemine dans une voie analogue. D'autres compagnies prendront dans un proche avenir des initiatives dans ce domaine.

Malgré les freins au développement de ces systèmes (rentabilité risquant d'être insuffisante, investissements à envisager, réticence du Personnel Navigant concernant la Sécurité, nécessité de mettre en place un circuit spécial, ...), il est vraisemblable qu'ils se développeront tant au plan intérieur qu'au plan international.

Dans ces conditions, il est intéressant d'examiner les résultats qui pourraient être obtenus grâce à une coordination des réseaux intérieurs français et du réseau international intra européen.

Les réseaux intérieurs français, grâce à de nombreuses radiales, peuvent compte tenu des horaires mis en place pour répondre aux besoins des passagers, regrouper à Orly Ouest entre 19 H et 22 H (1), les messageries déposées aux aéroports de province en fin d'après midi ou collectées à domicile en cours 'après midi.

Après un transfert vers les compagnies exploitant un réseau européen, soit à Orly même, soit à Charles de Gaulle, les messageries peuvent être acheminées soit, dans les meilleurs cas, en fin d'après-midi, soit par le premier avion de passagers du lendemain matin, soit parfois, par un cargo de nuit, vers l'aéroport de destination à l'étranger, ce qui permet une reprise à l'aéroport ou une distribution à domicile au cours de la matinée du jour B.

Un schéma inverse conduit à prévoir l'acheminement des colis collectés au cours de la journée de l'étranger vers Paris en fin d'après-midi par avion de passagers, ou par cargo de nuit (ou exceptionnellement par les premiers avions de passagers du matin, et de les redistribuer dans l'ensemble des régions françaises par les premiers avions du matin (Air Inter, TAT, Air Alsace, ...).

La mise en place d'un tel système résulte d'idées de base très différentes de celles qui ont été appliquées dans les cas précédents.

(1) Ou sur un nombre limité d'autres aéroports comme Lyon Satolas

En effet, les investissements en matière de matériel volant seraient considérablement réduits du fait de l'utilisation de capacités en général disponibles sur les avions à passagers ; en revanche, la nécessité d'organiser des systèmes de collecte et livraison subsisterait (2), et compte tenu de l'intervention de plusieurs compagnies aériennes de nationalité différentes, on devrait s'orienter vers une diversification des systèmes de ramassage et de distribution : cette orientation serait contraire au principe souhaitable d'une responsabilité unique sur l'ensemble de l'opération de transport, de domicile à domicile ; en revanche la solution de certains problèmes serait plus facile, en particulier en ce qui concerne les opérations douanières qui pourraient être concentrées à Paris (Orly ou Charles de Gaulle) et facilitées grâce à une utilisation du système SOFI.

Il est certain par ailleurs, que la mise en place d'un réseau faisant appel à une coopération entre plusieurs compagnies aériennes de nationalités différentes nécessitera une série de négociations inter compagnies et inter états. Les moyens informatiques déjà utilisés pour le traitement du fret aérien peuvent être utilisés pour le transport de messageries rapides, mais il s'agira, pour les compagnies aériennes de la conquête d'un nouveau marché qu'elles connaissent sans doute moins que les entreprises routières.

Ce schéma fera l'objet du titre VIII

(2) encore que l'expérience du système TAT Express puisse être utilisée.

2.5. L'utilisation de l'avion par les groupeurs, intermédiaires de fret et sociétés spécialisées

L'un des rôles des intermédiaires de fret est de mettre à la disposition de leurs clients, les moyens les plus efficaces pour satisfaire leurs demandes, ces moyens ne leur appartenant pas, en général.

Les intermédiaires sont ainsi à même de proposer des services rapides entre les principales villes européennes, voire mondiales. Une Société comme Air Express International propose par exemple, au départ de Paris, 20 destinations desservies quotidiennement. Mais le réseau régional des intermédiaires de fret, en France comme dans les autres pays européens, n'a pas, en général, la structure lui permettant d'organiser un réseau couvrant l'ensemble des régions.

Cepourrait être le cas cependant, d'organisations telles que TTA en France, qui est implantée sur la quasi totalité des aéroports, qui met en place actuellement un système informatique susceptible d'absorber un nouveau type de trafic, qui, en raison de ses activités, a une très bonne connaissance du marché.

La mise en place d'un réseau transport de messageries rapides de la part d'un intermédiaire de fret nécessiterait que les opérations mêmes de transport aérien (et sans doute de ramassage et de distribution par voie routière) soient sous-traitées, mais l'expérience commerciale acquise est susceptible de permettre la mise en place d'un système air - route d'autant plus que la qualité du promoteur faciliterait éventuellement les solutions aux problèmes douaniers.

TITRE IV - PROBLEMES0. INTRODUCTION

Nous avons repris, sous le présent titre, les problèmes les plus importants qui devront faire l'objet d'études approfondies et être résolus au moment de la mise en place d'un système de transport rapide air-route de messagerie.

Il ne peut s'agir, dans le présent cadre, que d'une esquisse mais spécialement dans le cas de la mise en place d'un système autonome, il est vraisemblable que les études préalables approfondies en liaison avec les principaux partenaires devront être engagées bien avant la date prévue de mise en place du système.

Nous avons spécialement insisté sur les problèmes réglementaires (droits de trafic) et sur les problèmes douaniers qui nous semblent incontestablement les plus importants, mais qui ne sont pas les seuls.

1. PROBLEMES DOUANIERS

Pour des raisons matérielles de fabrication du document, le texte de ce chapitre a été imprimé en annexe (pagination indiquée en table des matières).

2. OBTENTION DES DROITS DE TRAFIC

L'exploitation d'un réseau régulier de transport de fret ne peut se faire que dans le cadre de droits de trafic négociés au niveau des Etats et attribués à des compagnies aériennes.

Il s'agit de :

- . droits intérieurs qui, sauf exception, ne peuvent être exploités que par une compagnie ayant la nationalité du pays où s'exerce le transport (les droits de cabotage sont exclus).
- . droits de 3ème et 4ème liberté attribués à une compagnie d'un état A pour des transports à destination d'un état B, et vice-versa.
- . droits de 5ème liberté (comportant plusieurs variantes) correspondant à des transports entre pays tiers autres que le pays de la compagnie exploitante.

En fait, la mise en place d'un réseau de transport de messageries rapides à l'intérieur de l'Europe nécessitera uniquement l'attribution de droits intérieurs, et de droits de 3ème et 4ème liberté si les liaisons prévues ne desservent que deux pays, même si plusieurs escales sont desservies dans un seul pays (Ex. : Bordeaux-Nantes-Paris-Londres-Edimbourg), mais elle nécessitera des droits de 5ème liberté dans la mesure où, la compagnie ayant la nationalité d'un seul pays plus de 2 pays sont desservis (Ex. : Bordeaux-Paris-Amsterdam-Ham-bourg ou Milan-Paris-Etats-Unis).

Plusieurs hypothèses principales peuvent être envisagées :

- le réseau sera exploité par une compagnie ayant un statut national ; cette compagnie aérienne peut déjà être détentrice de droits de trafic (compagnie disposant de droits sur le réseau international et/ou national) : son portefeuille de droits devra être éventuellement complété pour correspondre au réseau à mettre en place, et dont les lignes pourront ou non, être déjà exploitées en passagers/cargo.
Même si les compagnies susceptibles d'être les initiateurs d'un réseau Air-Route de messageries sont conscientes, tout au moins pour certaines d'entre elles, de l'intérêt de ce nouveau marché, il est peu vraisemblable qu'elles soient suffisamment motivées pour le prendre entièrement en charge : d'où la nécessité d'une coopération entre elles dans le but d'une exploitation en commun du réseau envisagé.
- le réseau sera exploité par une compagnie aérienne nouvelle ayant la nationalité d'un des pays desservis : l'ensemble des droits de trafic nécessaires à l'exploitation du réseau devra être obtenu par négociations avec les Etats intéressés, et le plus souvent, avec les compagnies déjà détentrices de tels droits qui ne sont pas toujours cessibles : la constitution d'un tel portefeuille de droits ne pourra être obtenue que grâce à une attitude pour le moins bienveillante des compagnies aériennes déjà détentrices de droits, ce qui n'est sans doute pas acquis.

transconsult

- le réseau sera exploité par une entreprise de statut multinational, ayant la possibilité d'exploiter des droits négociés avec les différents pays ayant accepté ou ayant volonté de mettre en place le système Air-Route de transport de messageries.

La formule d'une compagnie "multinationale" créée par la volonté politique des états et avec l'accord, sinon la bienveillance, des compagnies aériennes, la plus satisfaisante pour l'esprit, est sans doute la formule la plus favorable à la mise en place d'un système Air-Route autonome ; de nombreux exemples de telles compagnies (SAS, Air Afrique, EAAC) ou de projets (Air Maghreb, Air Union, ...) peuvent être cités, et une telle construction juridique permettant à l'organisme créé d'exploiter une partie très spécialisée du portefeuille de droits de trafic des états peut être envisagée : la question est de savoir si l'intérêt économique sera jugé suffisant par les Etats pour qu'ils s'engagent dans des négociations qui seront obligatoirement longues et difficiles ; un délai de 18 mois à deux ans serait sans doute nécessaire, mais il permettrait ultérieurement un développement régulier du système.

- l'exploitation du réseau aérien prévu sera entièrement sous-traitée à des compagnies aériennes déjà détentrices de droits et susceptibles de développer leur portefeuille au fur et à mesure des besoins : l'organisme ayant la responsabilité de l'exploitation du système s'appuierait, grâce à une série d'accords particuliers, sur des compagnies aériennes exploitant déjà ou susceptibles d'exploiter des liaisons cargo nationales ou internationales : si un tel système présente, en théorie, peu de problèmes du point de vue de l'obtention et de l'exploitation des droits, il nécessite un très grand ascendant vis à vis des compagnies aériennes dont il n'est pas certain qu'elles pourront ou voudront s'engager à long terme.
- le service Air-Route de messageries rapides est promu dans le cadre d'un accord à l'échelle européenne (voir intercontinentale) entre les compagnies aériennes qui acheminent un trafic, d'abord de dimensions modestes, sur leurs services de transport de passagers : le problème de l'obtention des droits de trafic est en quelque sorte effacé mais un gros effort de coordination et de coopération entre les compagnies sera nécessaire.

En fait, les difficultés résultant de la nécessité d'obtenir des droits de trafic, qui devraient permettre des échanges entre tous les pays européens concernés, risquent de retarder le moment où le système pourra effectivement fonctionner, et de favoriser, lorsque le besoin sera ressenti de façon pressante, les initiatives portant sur un axe déterminé ou sur un nouveau "service" offert par un organisme déjà existant.

3. CONNAISSANCE DES MARCHES - PROSPECTION COMMERCIALE ET ETUDE DES COUTS

Le marché des messageries rapides offre des possibilités certaines de développement pour les divers systèmes susceptibles d'être mis en place. L'appréciation de ce marché reste cependant très difficile compte tenu de sa dispersion ; elle est d'autant plus nécessaire que le système envisagé sera indépendant des systèmes de transport déjà existants.

Dans le cas de la création d'un système autonome de transport de messageries, l'étude de marché devra être entreprise ab initio, ce qui impliquera un investissement très important dans le domaine commercial à l'échelle de l'ensemble des pays desservis, et en particulier de la France. Cet investissement peut être étalé dans le temps dans la mesure où le réseau exploité ne sera mis en place que progressivement (par exemple, on peut envisager que deux axes reliant l'Ouest et le Sud Ouest de la France, via Paris, à la Grande Bretagne et l'Allemagne du Nord, soient créés en première étape : l'effort de prospection et de promotion commerciale sera géographiquement limité, mais n'en sera pas moins important, et nécessitera la mise en place d'un personnel commercial compétent et de niveau élevé.

Ce choix même des liaisons à exploiter en premier lieu, s'il ne résulte pas d'une décision de principe, devra résulter d'une étude globale des échanges intra européens de colis de faible poids telle qu'elle a été esquissée précédemment, mais également d'enquêtes au cours desquelles devraient être consultés les divers participants au transport actuel de petits colis.

Etant donné que l'on se trouve dans un système fortement concurrentiel, non seulement entre entreprises et modes de transport, mais également entre transport public et transport privé, l'estimation du potentiel de trafic devra être obtenue de façon assez théorique en tenant compte de l'élasticité par rapport aux tarifs proposés (coût du transport plus frais annexes), mais également de la différence de qualité de service qui peut être obtenue grâce au système proposé : il est évident que l'obtention de délais de livraison très courts et d'une certaine garantie de ces délais (hors opération en douane) justifie un prix sensiblement plus élevé.

Une telle étude qui devra être menée en partant des courants d'échange au départ des diverses régions des pays desservis, devra également s'appuyer sur des enquêtes menées auprès des expéditeurs, des transporteurs et des intermédiaires qui n'ont pas nécessairement intérêt à voir s'implanter un système nouveau. Elle devrait permettre en tout état de cause de détecter les courants de trafic possible les plus importants sur lesquels une expérience devrait en premier lieu être tentée.

La mise en place d'un système complet de transport à l'échelle de l'Europe ne pourra se faire à notre sens que très progressivement chaque lancement d'une liaison nouvelle s'appuyant sur une étude globale du potentiel, sur une étude concrète du marché : par enquêtes et sur l'expérience acquise sur les premières liaisons exploitées.

Dans les autres cas (extension de système de transport rapide déjà existant ou commercialisation d'un nouveau produit) l'enjeu est naturellement beaucoup moins important pour l'exploitant pour lequel il ne s'agit que de développer des services déjà existants ou proposer à une clientèle qui dans certains cas est captive des possibilités nouvelles. Les études de marché n'en seront pas moins indispensables, mais au départ, chacun des exploitants disposera en raison de son activité antérieure des éléments d'appréciation qui lui sont propres sur un marché qu'il a déjà abordé.

De même, les calculs de la rentabilité pour l'exploitant d'un système de transport de messagerie seront différents selon les cas.

Dans l'hypothèse d'une mise en place d'un système intégré du type FEC, l'exploitant devra supporter de façon entière l'ensemble des coûts résultant des investissements nécessaires (matériel volant, parc routier, matériel au sol, bâtiments, matériel informatique) et du personnel commercial et technique indispensable au fonctionnement du système.

Cela implique, à l'échelle de l'Europe, la disposition de moyens financiers considérables, même si, dans certains cas (matériel volant, système informatique) des accords peuvent être conclus avec des utilisateurs possibles pour une meilleure utilisation de moyens mis en place et qui n'auront pas leur plein emploi (utilisation de nuit des avions, par exemple, d'ordinateurs à temps partiel, ...)

Il n'est pas certain que de tels moyens financiers correspondent en fait à la mise en place dans des délais très brefs, d'une compagnie aérienne disposant d'une flotte initiale d'au moins une dizaine d'avions de capacité supérieure à deux tonnes de charge marchande, puissent être trouvés, même si les études de marché s'avèrent très favorables, en raison des problèmes d'ordre administratif qui devraient être résolus : il semble que le financement d'une telle opération ne pourrait se faire que dans le cadre d'une intervention non européenne (extension du réseau FEC à l'Europe), d'une initiative commune aux grandes compagnies européennes créant une filiale commune susceptible de s'appuyer sur les infrastructures et les moyens aériens déjà existants et les personnels déjà en place ou d'une initiative commune à des groupes importants de transport routier créant une filiale commune susceptible de s'appuyer sur les infrastructures déjà existantes et les personnels déjà en place, cette dernière hypothèse étant la moins vraisemblable en raison des investissements nécessaires (matériel aéronautique) et des réactions qu'elle ne manquerait pas de susciter de la part de transporteurs aériens.

Dans l'hypothèse de l'extension de services déjà existant le coût de mise en place serait naturellement sensiblement réduit, du fait de l'utilisation complémentaire possible de moyens et de systèmes déjà existants (capacité disponible d'avions déjà exploités, utilisation complémentaire de système informatique, personnel supplémentaire réduit, ...).

Une étude cas par cas devrait naturellement être faite par les exploitants compte tenu des coûts résultant de chaque hypothèse et des niveaux de taxation qui auront été déterminés en fonction du marché.

4. EXPLOITATION DES AEROPORTS ET OPERATIONS SUR LES AEROPORTS

Concernant l'exploitation des aéroports, la mise en place d'un système de transport rapide Air-Route de messageries pose un certain nombre de problèmes.

Trafic de nuit

Les mouvements résultant d'une activité de transport Air-Route de messageries seront essentiellement, ou pour une grande part, des mouvements de nuit susceptibles d'être gênés par l'existence d'un couvre-feu sur bon nombre d'aéroports. Il convient cependant de noter que sur la plupart des aéroports régionaux, le trafic, assuré par avion à turbopropulseurs, correspondra à 2/4 mouvements par nuit ce qui ne devrait pas présenter d'inconvénients majeurs du point de vue du bruit. Le choix de la base principale de transit, en revanche, peut dépendre des horaires d'ouverture et ce choix risque d'être limité à Paris-Charles de Gaulle et Beauvais-Tillé, dans la région parisienne.

Par ailleurs, dans la mesure où les mouvements auront lieu de nuit, il conviendra d'en tenir compte pour l'établissement du prix de revient : taxes, handling technique et commercial des appareils, nécessité de la présence d'équipes de nuit, pour la manutention par exemple ; certains aéroports normalement fermés la nuit, devront être exceptionnellement ouverts,...

Ces incidences seront plus ou moins importantes selon le schéma d'exploitation prévu : elles seront les plus fortes dans le cas d'un réseau de nuit créé de toutes pièces ; elles seront atténuées si l'acheminement des messageries se fait par les vols de fin de soirée ou de début de matinée assurés par les compagnies aériennes régulières.

Correspondances

Quel que soit le système mis en place, se poseront des problèmes de correspondance et de transfert entre les avions utilisés sur le réseau intra-européen et avec les avions prenant en charge les messageries pour des destinations plus lointaines (Etats-Unis, Maghreb), vers lesquelles le trafic ne justifiera pas, en tout état de cause, la mise en place d'avions cargos spéciaux, au moins en première phase.

A destination et en provenance des Etats-Unis par exemple, il sera nécessaire qu'il soit trouvées un nombre suffisant de correspondances dans les deux sens pour que les horaires d'arrivée sur chacun des deux continents soient compatibles avec les horaires de distribution : c'est en partie pour obtenir le meilleur résultat que Swissair a choisi pour son système SPEX de conclure un accord avec Federal Express dans le sens Est-Ouest et avec American AL dans le sens Ouest-Est.

A destination du Maghreb, il sera nécessaire de trouver un jeu de correspondances suffisant pour atteindre quotidiennement le plus grand nombre possible de destinations.

Ces impératifs sont tels qu'il apparaît indispensable que le réseau envisagé soit raccordé au moins en un point (Paris-Charles de Gaulle) au réseau international.

Locaux et installation

Les opérations de transfert des messageries pourront se faire de bord à bord dans la mesure où les avions utilisés seront de petite capacité et où ils seront présents simultanément sur un aéroport. Au fur et à mesure de l'augmentation des capacités unitaires des avions, et en cas de présence non simultanée sur un aéroport donné, des zones de stockage (même momentané) seront nécessaires, et une augmentation du trafic de même que la diversification progressive du réseau conduiront à prévoir des installations mécanisées à terme plus ou moins éloigné (cf le cas de Federal Express).

Les installations à prévoir sur un aéroport donné seront dépendantes du système qui sera envisagé :

- . dans le cas d'un système Air-Route entièrement autonome, on peut admettre que les bâtiments, installations et moyens de manutention au sol nécessaires au cours d'une phase de démarrage, sont disponibles en nombre suffisant, sans difficulté ou problème, en dehors de la base principale.
- . dans les autres cas (extension de systèmes déjà existants, services nouveaux offerts par des compagnies aériennes déjà existantes, initiatives prises par un intermédiaire de fret, ...), les problèmes seront également simplifiés du fait de l'existence probable de locaux et d'installations.
- . Cependant, dans le cas où la mise en place d'un système de transport de messageries résulterait d'un accord entre les compagnies intérieures françaises basées à Orly, et les compagnies aériennes internationales basées pour partie à Charles de Gaulle et pour partie à Orly, mais dont le transfert est envisagé, il sera indispensable de prévoir des circuits et modalités de transfert d'un avion à l'autre et d'une compagnie à l'autre, qui ne soient pas pénalisants pour le système dans son ensemble : création de circuits assimilables à des circuits bagages, accélération du transport inter aéroports ...
- . Naturellement la nature, l'organisation et l'importance des locaux et surfaces nécessaires seront dépendantes des contraintes de caractère douanier, le trafic étant essentiellement international.

Régularité et ponctualité du service de messageries

Régularité et ponctualité étant indispensables au succès d'un système de transport de messageries rapides, il est impératif d'obtenir toute garantie à ce sujet tant pour le court et le moyen terme que pour le long terme.

Par exemple :

- . En matière d'ouverture des aéroports la nuit, il est nécessaire d'avoir la garantie que la possibilité des mouvements de nuit sera permanente, et que les dérogations éventuellement obtenues auront un caractère durable, même en cas d'augmentation du trafic ou changement de types d'avions utilisés (passage à la réaction).

- . En cas de saturation des aéroports aux heures où les mouvements auront lieu, il est nécessaire d'obtenir une certaine garantie de priorité, permettant en particulier de réaliser les correspondances prévues.
- . Les aéroports devront offrir des conditions météorologiques satisfaisantes sans aménagement complémentaire pour permettre une régularité convenable des vols.

Sur ces différents points, l'expérience acquise en France par la Postale de Nuit dont la régularité est entièrement satisfaisante, constitue un précédent favorable permettant de bien augurer un système qui sera en fait aussi exigeant qu'elle : la plupart des aéroports envisagés sont déjà desservis par la Postale de Nuit, ou offrent les mêmes garanties que les aéroports desservis.

5. PROBLEME RESULTANT DU CARACTERE INTERMODAL DU TRANSPORT

L'utilisation successive de divers moyens de transport (route, air, éventuellement fer, dans le cas présent) au cours de la même opération de transport, fait naître une série de complications juridiques, même si l'opération s'exécute entièrement sur le territoire national, si un titre de transport unique est établi et si le transporteur est le même, pour les différents tronçons. A plus forte raison, s'il s'agit d'un transport international, si des titres de transport différents sont établis et si plusieurs transporteurs interviennent.

Ces complications proviennent essentiellement de ce que les régimes de responsabilité (notamment les conditions de mise en cause et les limitations) varient selon le mode de transport. Elles se rencontrent à deux niveaux :

- . vis à vis des tiers intéressés au transport (expéditeur, destinataire, propriétaire des marchandises, assureur),
- . dans les rapports des transporteurs entre eux, chaque transporteur étant en principe responsable des dommages ou retards survenus pendant la partie du transport qu'il assure.

L'intervention d'un commissionnaire de transport (qui assumera vis à vis des personnes autres que les transporteurs, la responsabilité de l'ensemble du transport, quel que soit le tronçon sur lequel est survenu le dommage) permet de résoudre une bonne partie des difficultés pratiques. L'établissement d'une police d'assurance unique au profit de tous les transporteurs successifs qui seront intervenus dans le transport joue le même rôle.

Il existe donc des solutions qu'il conviendra d'étudier avant la généralisation du système. L'expérience de FEC ou du système SPEX de Swissair montre que de telles solutions ont pu être mises en place dans des cas particuliers.

6. TARIFS

Deux problèmes essentiels se posent au niveau tarifaire, celui de la structure et celui du niveau.

La structure tarifaire résultera des conditions dans lesquelles les transports seront effectués et du tarif demandé pour les diverses opérations. S'il semble possible de prévoir un tarif homogène pour le transport aérien lui-même, les bases utilisées pour établir le coût des opérations annexes risquent de varier d'un pays à l'autre, voire d'un aéroport à l'autre.

L'opération de transport se décomposera d'une façon générale de la façon suivante :

Enlèvement - livraison

Le coût de l'enlèvement est fonction de la distance par rapport au centre d'expédition. Selon le cas il est possible de prévoir un coût indentique, quelle que soit la distance à l'intérieur d'une ou de plusieurs zones, ou un coût en fonction de la distance. L'IPEC prévoit, par exemple une taxation par zone (Zone A à moins de 50 km du dépôt, zone B de 50 à 100 km du dépôt) combinée à une taxation kilométrique au delà de la zone B.

TAT Express inclut le coût de la livraison dans son tarif si la livraison se fait à l'intérieur de la zone située à moins de 30 km du dépôt (liste de communes désignées) et prévoit une taxation kilométrique au delà de cette zone. FEC propose un tarif incluant tous les frais mais dans un espace homogène et à destination de villes désignées.

CALBERSON prévoit, pour ses Express Internationaux à Délais Garantis une taxation domicile à domicile (à l'intérieur d'une zone ou de plusieurs zones dont les caractéristiques diffèrent d'un pays à l'autre) excluant néanmoins un certain nombre de frais annexes.

Pour JET SERVICE, le prix convenu correspond à l'ensemble de l'opération de transport domicile à domicile, mais ce prix est déterminé à la suite d'une étude particulière du cas à traiter.

Selon les cas les frais d'enlèvement et de livraison sont forfaitaires, quel que soit le poids du colis ou établis par tranche de poids.

Taxes annexes au départ et à l'arrivée

Ces frais sont de nature très diverses et sont dans certains cas inclus (cas de FEC, de TAT Express, ...).

Mais dans de nombreux cas les entreprises de transport dissocient frais de transport proprement dits et frais annexes dans des conditions telles que les comparaisons sont extrêmement difficiles à faire.

A titre d'exemple, IPEC prend en considération quatre rubriques de frais annexes (frais de sortie, manutention export, manutention import et frais de dédouanement) qui correspondent à un pourcentage élevé du coût total du transport surtout pour les expéditions de faible poids.

Le prix du transport entre Paris et Cologne se décompose de la façon suivante :

	0-5 KG		6-25 KG		26-50 KG	
	Frais	%	Frais	%	Frais	%
Enlèvement (zone A)	40 F	12,9 %	53 F	13,5 %	60 F	13,1 %
Frais de sortie	96 F	31,0 %	111 F	28,2 %	111 F	24,3 %
Manutention - Export	18 F	5,8 %	20 F	5,1 %	21 F	4,6 %
Transport	48 F	15,5 %	66 F	16,7 %	99 F	21,7 %
Manutention - Import	18 F	5,8 %	20 F	5,1 %	22 F	4,8 %
Frais de dédouanement	64 F	20,6 %	88 F	22,3 %	90 F	19,7 %
Livraison (Zone A)	26 F	8,4 %	36 F	9,1 %	54 F	11,8 %
	310 F	100 %	394 F	100 %	457 F	100 %

Pour les petits colis de moins de 50 kg, les frais de transport proprement dits correspondent à 15,5 % - 16,7 % et 21,7 % du coût total du transport, selon les tranches de poids (46 % pour une expédition d'une tonne). Les frais accessoires et les frais de livraison à domicile correspondent donc à l'essentiel du prix payé par l'expéditeur.

La présentation faite par IPEC apparait très claire : celle de CALBERSON INTERNATIONAL, pour des opérations du même type, l'est beaucoup moins puisqu'y apparaissent des frais de dossier (125 F), des frais éventuels de magasinage, des frais de documents, des honoraires d'agréés en douane, des frais et manutention en douane, etc ...

Il est évident que la plus grande simplicité de présentation est nécessaire, quitte à établir comme le fait IPEC des tableaux tarifaires Pays/Pays, avec une distinction entre les grandes zones de chaque pays, le pays et la zone de destination ayant une incidence sur chacun des éléments du prix global de transport (1).

(1) cf par 40 et 41

Pour ce qui est du niveau des tarifs, il ne peut s'agir, dans la présente étude que de faire état d'un certain nombre de points de repère permettant d'apprécier très grossièrement ce que pourrait être un niveau acceptable pour la clientèle.

La SAS propose le transport d'un colis de 15 Kg pour 250 FF en réseau scandinave et 550 FF en réseau transatlantique (sans livraison à domicile) (1980).

SWISSAIR-SPEX propose le transport d'un colis de 10 kg (remis à l'agence et livré aux Etats-Unis à domicile pour 500 à 600 FF selon le point de départ en France) (1980).

TAT EXPRESS propose, pour l'intérieur de la France le transport d'un colis de 15 kg pour un prix de l'ordre de 200 FF (1980).

Le Groupe IPEC propose sur les liaisons intra européennes les tarifs suivants (tous frais compris - 1980) :

(en Francs Français)

De Paris à	Transport et formalités dépôt/dépôt	domicile (- 50 km)	domicile (- 100 km)
Grande Bretagne	406 à 439	524 à 557	577 à 609
Pays Bas	303	396	447
Belgique	291	384	432
R.F.A.	305 à 338	394 à 427	443 à 476
Suisse	346	451	501

CALBERSON INTERNATIONAL propose sur les livraisons européennes les tarifs suivants au départ de domicile Région Parisienne à domicile destination - 1980 :

(en Francs Français)

De Région Parisienne à	Transport domicile à domicile	Frais annexes (estimations)	Total
Londres	295 à 388	300	595 à 688
Italie	285 à 450	300	585 à 750
Suisse (Genève et Bâle)	241 à 256	300	541 à 556
Belgique	225 à 305	300	525 à 605
R.F.A.	230 à 433	300	530 à 733

A l'intérieur des Etats Unis, Federal Express propose pour des colis de 30lb. et suivant les zones, les tarifs suivants (1979) :

Priority one Service : \$ 38 à \$ 50
(y compris enlèvement et livraison domicile)

Standard air : \$ 25 à \$ 29,5
(y compris enlèvement et livraison domicile)

En cas d'expédition vers le Canada ou du Canada la taxe additionnelle est de \$ 11

Les tarifs SPEX, proposés par FEDERAL EXPRESS au départ des Etats-Unis sont forfaitaires par colis mais sont différents selon les zones (1979) :

Zone 1 : \$ 107

Zone 2 : \$ 109

Zone 3 : \$ 113

D'une façon générale on peut donc penser que le niveau de 500/750 F voire plus pour un transport domicile domicile en Europe peut être envisagé.

Ces tarifs devraient naturellement être précisés par enquête auprès des expéditeurs et transitaires.

TITRE V : ETUDE D'UN SYSTEME AUTONOME DE TRANSPORT RAPIDE DE
MESSAGERIES

O. INTRODUCTION

La mise en place "ex nihilo" d'un système autonome de transport rapide de messageries associant le rail et la route peut résulter d'une initiative externe à l'Europe (extension à l'Europe du réseau Nord Américain de Federal Express Corporation par exemple, ou d'initiatives européennes qui elles-mêmes peuvent être nationales ou multinationales.

L'objectif principal poursuivi sera, selon les cas, différent, priorité étant donnée dans un cas au regroupement sur une base unique européenne, des messageries à destination de l'Amérique du Nord, dans l'autre cas à une accélération de l'acheminement intra-européen des messageries, spécialement sur les axes intéressant les régions des pays de la Communauté Européenne et quelques pays extra-communautaires. Dans la première hypothèse, les transports intra-européens restent un objectif important mais second ; vice versa dans la seconde hypothèse.

Le schéma commenté dans le présent chapitre privilégie la desserte des régions et en particulier des régions françaises de façon à les mettre en liaison rapide avec les principaux centres européens. Elle ne néglige pas, pour autant l'intérêt et les possibilités d'acheminement des messageries de part et d'autre de l'Atlantique, et cela implique la nécessité d'un regroupement des frets sur une seule base qui soit en même temps accessible de l'ensemble de l'Europe et bien desservie par liaisons transatlantiques : dans le cas d'une initiative menée par où en liaison étroite avec FEC, les liaisons transatlantiques devraient avoir Memphis comme point de destination. Dans d'autres hypothèses, le point d'éclatement, aux Etats-Unis, peut être différent.

Il est évident que, dans la mesure où le transport transatlantique serait assuré par vols cargo spécialisés, le point de départ européen serait indifférent dès lors que l'aéroport serait ouvert H 24.

1. CHOIX DES ESCALES

Le choix des escales à desservir et à relier entre elles résulte de facteurs économiques (localisation du marché), géographiques (conditions actuelles des dessertes par les autres moyens de transport rapide, et par le réseau aérien "classique", et possibilité de mise en place d'un réseau des collectes-distributions efficace au plan régional), et techniques (conditions d'ouverture de l'aéroport de nuit, et conditions d'implantation d'une escale). La structure des intermédiaires de fret doit également être prise en considération.

Dans le cas de la France, les études menées au TITRE II, ont conduit à sélectionner huit centres dont les zones d'influence ont été dessinées sur la Carte n° 1 (p.21). La désignation de ces escales et le dessin de leur arrière-pays n'ont pas un caractère définitif, mais les remarques suivantes peuvent être faites :

- les principaux centres de chacun des arrière-pays sont à quelques heures (5 heures au maximum) de l'aéroport ; ce qui permet en théorie, d'utiliser le même véhicule - sinon le même chauffeur - le matin pour la livraison, le soir pour la collecte. Quelques zones demeureraient mal desservies, mais cela correspondrait à une très faible part de l'économie nationale.
- la plupart des aéroports disposent d'une zone fret permettant d'accueillir une activité qui, à l'origine tout au moins, sera modeste ; la seule exception est Clermont Ferrand qui offre néanmoins des locaux aménageables sans investissements importants. La disponibilité des bureaux ne pose aucun problème.
- les aéroports choisis sont ouverts ou sont susceptibles d'être ouverts aux heures où auront lieu les vols ; certains d'entre eux ont d'ailleurs une expérience de mouvements de nuit de la Postale avec une régularité qui est celle souhaitée pour le système de transport de messageries prévu. En tout état de cause, le nombre de mouvements par nuit sera peu important, et devrait être le fait, tout au moins au début, d'avions à turbopropulsion. Le cas échéant, des dérogations seraient sans doute possibles si elles s'avéraient nécessaires. Le problème se pose dans des termes un peu différents pour la (ou les) base(s) principale(s).
- la disponibilité de personnel (escale technique ; manutention, ...) ne pose pas de problèmes sinon celui du personnel à mettre en place de nuit pour un nombre limité de mouvements ; c'est un problème de coût plus que de disponibilité.
- la présence de transitaires sur place peut être souhaitée dans la mesure où l'exploitant lui-même, parce qu'il ne sera pas agréé, ou pour des raisons financières ou commerciales, préférera s'appuyer sur un intermédiaire local ; chacun des aéroports choisis compte plusieurs transitaires agréés par le SNAGFA, à l'exception de Clermont-Ferrand Aulnat.

- les opérations douanières poseront des problèmes analogues sur la plupart des aéroports choisis, compte tenu de l'amplitude d'ouverture des services douaniers. En effet, si l'on peut se dispenser de la présence de la douane au départ des avions de province, le soir, les opérations étant reportées sur le dernier aéroport français touché par l'avion, celle-ci semble nécessaire à l'arrivée sur l'aéroport où la marchandise est débarquée, c'est-à-dire entre 3 et 6 heures.

Le choix d'une base principale où aurait lieu des transferts d'avion à avion, des opérations de tri, des opérations de premier embarquement, ... conduit à des contraintes plus importantes, mais les problèmes posés devraient être plus faciles à résoudre sur une grande plate-forme. Dans le cadre français, trois aéroports semblent pouvoir être envisagés : Paris-Charles de Gaulle, Beauvais-Tillé et Bâle-Mulhouse. Dans ces contextes, Paris-Charles de Gaulle semble le mieux placé pour les raisons suivantes :

- absence de problèmes de locaux et de surfaces de stockage
- ouverture H 24 de l'aéroport, même pour les avions à réaction
- possibilité maximale de correspondances vers les Etats-Unis, ainsi que vers les autres destinations vers lesquelles des connexions pourraient être envisagées (Maghreb, par exemple).
- meilleures possibilités de discussion avec l'Administration des Douanes, du fait de la concentration des opérations.
- possibilités de bénéficier du système SOFI.

Ces avantages ne sont probablement pas contre-balançés par le coût moins cher des escales à Beauvais (où il y a absence totale de correspondances), et par l'ouverture donnée sur la Suisse et l'Allemagne du Sud-Ouest à Bâle-Mulhouse (où risque de se poser un problème de couvre-feu, surtout en cas de trafic dense et d'utilisation d'avions à réaction et qui n'offre pas la même gamme de correspondances) (1).

Selon les options prises en matière de réseau, on peut envisager trois types d'escales :

- l'escale simple où ne s'effectueront que des opérations de chargement et de déchargement des marchandises, et de regroupement/dégroupement routier.
- l'escale principale où s'effectue l'essentiel des tris et des transferts d'avion à avion. Memphis joue ce rôle dans le réseau FEC. Paris-Charles de Gaulle semble le mieux placé pour jouer ce rôle en France.
- l'escale de correspondance où peuvent s'effectuer quelques opérations de transfert de messageries d'un avion à l'autre de façon à éviter un acheminement jusqu'à la base centrale de tri : dans le cas où la base centrale se trouverait à Paris, par exemple, on peut envisager que Marseille-Marignane et Lyon-Satolas ou Bâle-Mulhouse joueraient un tel rôle. Compte tenu du développement du trafic, le réseau de FEC qui à l'origine n'avait qu'une structure en étoile, semble s'acheminer vers une telle structure mixte.

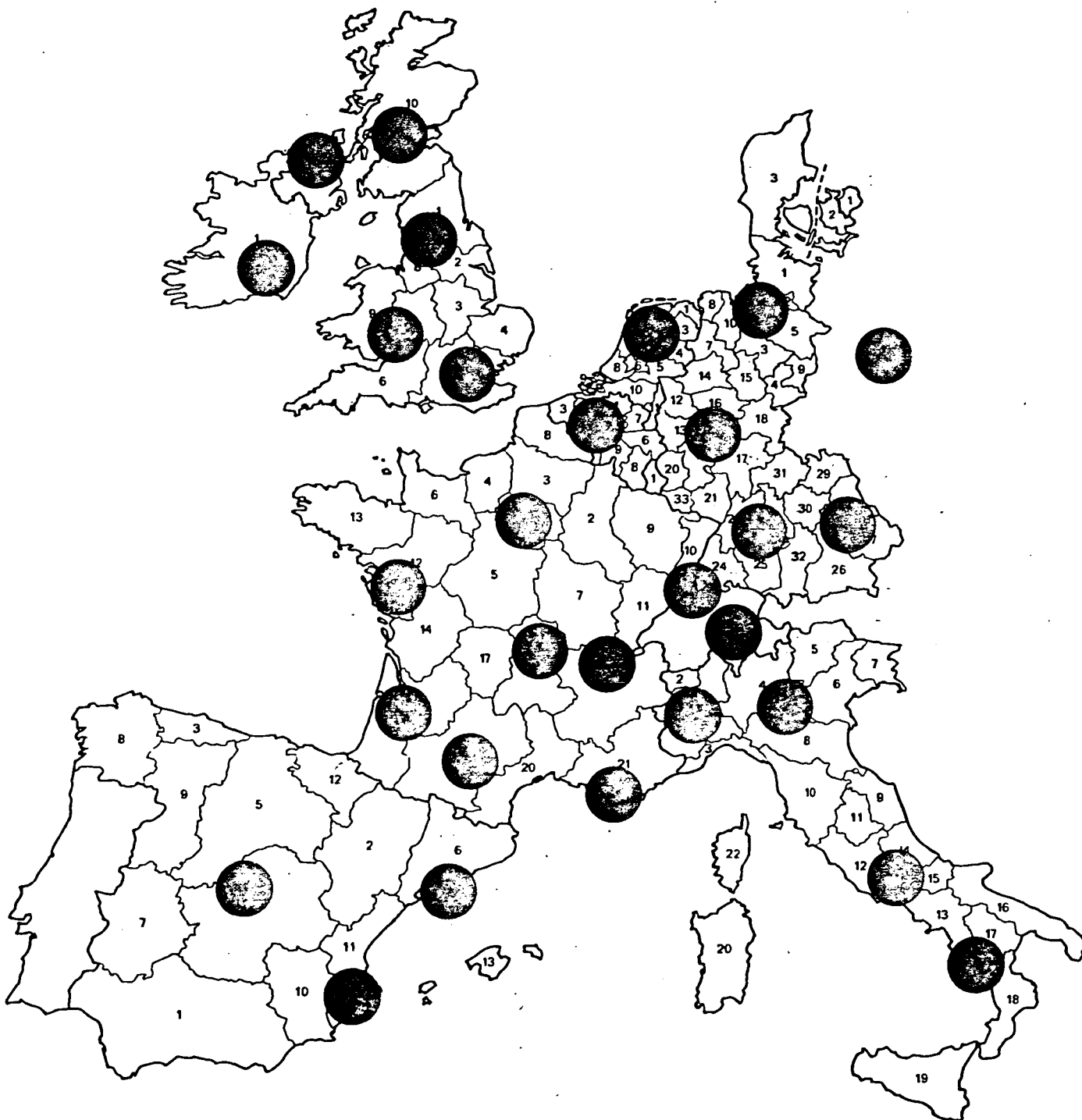
(1) Dans le cas où la desserte de l'Europe serait essentiellement conçue comme un système de regroupement et de distribution des messageries acheminées ensuite sur l'Atlantique Nord, éventuellement par des vols cargos spéciaux, Bâle-Mulhouse présenterait sans doute au plan géographique des avantages certains si le problème de couvre-feu était résolu.

Dans le cas des pays étrangers de l'Europe de l'Ouest, une étude similaire à celle qui a été menée en France conduirait à sélectionner un nombre plus ou moins important d'aéroports-centres susceptibles de desservir par la route un arrière-pays plus ou moins vaste (selon des critères comparables à ceux qui ont été utilisés pour la France). Cette étude a été moins approfondie qu'en France. Elle conduit à penser qu'une bonne couverture de l'Europe serait obtenue à l'aide des escales suivantes :

Irlande	Dublin
Grande-Bretagne	Londres, Bristol, Liverpool ou Manchester Edimburg ou Glasgow, Belfast
Belgique-Luxembourg	Bruxelles
Pays-Bas	Amsterdam ou Rotterdam
Allemagne	Hambourg ou Brême, Francfort; Stuttgart, Munich, Berlin
Suisse	Zurich
Italie	Turin, Milan, Rome, Naples (les îles posant un problème particulier)
Espagne	Barcelone, Madrid, Valence ou Murcie

Cette "proposition" est faite dans l'optique d'une liaison entre les provinces françaises et l'étranger. Il est probable qu'une étude plus approfondie de l'économie et de la structure des différents pays européens conduirait à des choix différents qui seraient également influencés par les possibilités locales de livraison-enlèvement à domicile.

CARTE 11 : ESCALES EUROPEENNES POSSIBLES POUR UN RESEAU AUTONOME DE TRANSPORT DE MESSAGERIES



2. STRUCTURE DU RESEAU

Plusieurs hypothèses de structures du réseau peuvent être proposées. A l'image du réseau actuel de Federal Express Corporation (1), on peut envisager pour l'Europe un réseau monocéphale. Dans ce cas, Paris-Charles de Gaulle, Bâle-Mulhouse, et éventuellement Lyon-Satolas peuvent être retenus (si l'on tient compte des dérogations durables qui devraient être obtenues en ce qui concerne le couvre-feu).

A l'étranger, les possibilités de créer un centre européen se trouvent essentiellement à Londres, Amsterdam et Francfort (où existe un couvre-feu pour lequel des dérogations seraient sans doute difficiles à obtenir).

Les Cartes n° 8-9 et 10 (2) figurent ce que pourraient être un réseau centré sur Paris, sur Bâle-Mulhouse, et un réseau comportant à la périphérie de la France plusieurs points d'éclatement vers l'étranger. D'autres hypothèses de structure de réseaux peuvent être envisagées, moins orientées vers une satisfaction prioritaire des besoins français.

Le type de matériel utilisé, et en particulier sa vitesse commerciale doit être pris en considération : le réseau très étendu de Federal Express Corp. ne peut être exploité qu'à l'aide d'avions à réaction. Une telle exploitation ne peut sans doute être envisagée en Europe, ne serait-ce qu'en raison du couvre-feu sur un grand nombre d'aéroports. Dans ces conditions, le matériel envisagé devra être turbopropulsé (du type EMB Bandeirante ou F.27), ce qui réduit sensiblement le rayon d'action et le nombre d'escales et d'étapes au cours de la nuit.

A titre d'exemple, on peut sans doute envisager, au cours de la nuit une rotation Toulouse-Nantes-Paris-Hambourg et retour avec un avion à réaction du type Falcon 20, alors qu'il sera plus réaliste de prévoir, compte tenu du temps de vol et des escales nécessaires, une rotation Toulouse-Nantes-Paris et une rotation Hambourg-Amsterdam-Paris, à l'aide d'un avion à turbopropulseur. Dans ces conditions, il semble plus judicieux de prévoir sur un seul centre européen une "remontée" du trafic dans des conditions telles qu'un tri général soit effectué par exemple entre 24 et 2 heures, et que les avions repartant entre 2 et 3 heures soient en bout de lignes entre 4 et 6 heures pour que, les opérations de dédouanement étant faites, la livraison à domicile puisse commencer vers 7-8 heures, dès que les formalités douanières seraient accomplies.

En tout état de cause, les orientations ci-dessus ne peuvent être que l'amorce d'une étude de recherche opérationnelle tenant compte d'éléments précis d'exploitation et des résultats d'une étude générale et approfondie du marché, actuellement non disponible.

(1) Le développement du trafic conduit à envisager certaines modifications de la structure du réseau de façon à ne pas regrouper à Memphis l'ensemble du trafic, et ainsi à réduire le nombre d'heures de vols de la compagnie.

(2) Pages 93 - 94 - 95

3. STATUT DE LA SOCIETE

La Société chargée d'exploiter le réseau esquissé ci-dessus sera susceptible de fonctionner selon plusieurs statuts.

- . Elle pourra avoir la nationalité d'un des pays desservis et ce pourrait être la nationalité du pays où se trouvera la base principale. Dans le cas français, il s'agirait d'une société de type classique devant recevoir les agréments et autorisations de l'administration, après examen du CSAM, selon un processus habituel. Au plan de la desserte intérieure, cette société sera en concurrence avec les sociétés déjà autorisées sur la plupart des lignes (si la base principale se trouve à Paris ou à Lyon), sur certaines d'entre elles (si la base principale se trouve à Bâle-Mulhouse) : Air Inter et TAT essentiellement. Au plan de la desserte internationale, la société sera en concurrence avec Air France (avec laquelle des négociations en vue d'un "partage" des droits devront être engagées), et avec les compagnies étrangères, ce qui nécessitera des négociations internationales et en fait, un accord avec ces compagnies. De tels accords peuvent sans doute être obtenus après négociations dans la mesure où, même si les mêmes escales sont desservies, la nature du trafic et les itinéraires seront très différents : les liaisons assurant le trafic de messageries devraient comporter, en règle générale, plusieurs escales, alors que les réseaux traditionnels des compagnies européennes sont des réseaux en étoiles, juxtaposés.

Il est peu vraisemblable qu'une société de ce type puisse obtenir des droits de cabotage dans un pays autre que celui dont elle a la nationalité : ce résultat serait en contradiction absolue avec la pratique actuelle et avec les accords bilatéraux existant.

- . Une formule plus séduisante, mais sans doute beaucoup plus difficile à mettre sur pied, consisterait à créer une entreprise multinationale, qui pourrait être indépendante des compagnies déjà existantes, mais qui pourrait également en être la filiale commune, créée avec l'accord, et si possible l'appui des différents états intéressés à la mise en place du système. Si l'on en juge d'après la longueur et la complexité des négociations ayant conduit à la création de telles sociétés (SAS, Air Afrique), mais surtout de celles qui n'ont pas réussi (Air Union, Air Maghreb,..), il convient de prévoir un long temps de préparation et d'obtenir une volonté des pays (et des compagnies éventuellement) partenaires.

4. L'OBTENTION DES DROITS DE TRAFIC

Compte tenu du statut juridique de la société, de la nature de ses activités, de ses liens avec les autres compagnies aériennes, l'un des problèmes primordiaux à résoudre pour la mise en place d'un réseau de transport de messageries sera celui des droits de trafic.

En effet, la compagnie nouvelle interviendra dans un domaine où l'exploitation des liaisons nationales et internationales est conditionnée d'une part, par une autorisation d'exploitation, d'autre part par l'obtention de droits de trafic. Autorisation d'exploiter et droits de trafic impliquent des négociations d'une part avec les administrations, d'autre part éventuellement avec les compagnies aériennes déjà existantes et détentrices de droits. Ces négociations se dérouleront sur une base différente selon la nationalité de la compagnie ou son caractère international.

Une compagnie nationale devra être autorisée selon le processus admis dans le pays de sa nationalité ; l'obtention de droits le long d'un axe déterminé se fera selon un processus également habituel : au plan intérieur ces droits devraient être obtenus sans difficultés particulières (cf. le cas de Jet Service en France) sur les axes intérieurs non encore attribués ; des négociations avec les compagnies attributaires seront nécessaires dans les autres cas ; l'obtention des droits de cabotage à l'intérieur d'un pays autre que celui de la compagnie seront beaucoup plus difficiles voire impossibles à obtenir. Cette difficulté serait sans doute levée en cas de compagnies à statut international.

Au plan international, deux types de problèmes devront être résolus dans le cas d'une compagnie ayant la nationalité d'un des pays desservis : tout d'abord la compagnie nouvelle devra, dans certains cas, être désignée dans les accords bilatéraux, ce qui peut nécessiter des négociations au niveau des états ; d'autre part, elle entrera dans une certaine forme de concurrence avec les compagnies de sa nationalité et de la nationalité des autres pays sur les axes à exploiter, d'où la nécessité d'un accord avec ces compagnies en vue d'un transfert des droits, ou, au moins, d'une bienveillante neutralité de leur part. Il semble donc bien que dans la mesure où le réseau à mettre en place tissera une toile dense en Europe, les intérêts de toutes les compagnies participant à ce trafic, seront en cause, et l'intervention d'un nouveau partenaire nécessitera une importante série de négociations dont le résultat n'est pas acquis (certains droits pouvant n'être pas cessibles, par exemple), entre états et entre compagnies aériennes.

Par ailleurs, la mise en place d'un réseau spécialisé à l'échelle de l'Europe correspondra, dans certains cas, à l'exploitation de droits de 3ème et 4ème liberté (cas d'une liaison Bordeaux-Paris-Londres) mettant en cause deux états, mais dans d'autres cas à l'exploitation de droits de 5ème liberté (cas d'une liaison Milan-Paris-Londres avec transfert de marchandises à Paris), voire à l'exploitation de droits de cabotage (cas d'une liaison Munich-Paris-Hambourg avec transfert de marchandises à Paris).

transconsult

On risque dans ces conditions, d'aboutir à un système tout à fait nouveau dont les résultats pourraient être interprétés comme des déviations de trafics qui, généralisées à l'ensemble de l'Europe, ne peuvent laisser indifférentes les administrations des pays concernés, ni les compagnies aériennes qui se jugeront lésées. De telles déviations ne pourront avoir un caractère exceptionnel, puisqu'elles résultent de la structure même du réseau et de la nature du produit commercialisé.

Bon nombre des problèmes évoqués ci-dessus trouveront leurs solutions dans des négociations conduisant à un accord multilatéral, mais il est évident que la mise en place préalable d'une structure juridique internationale supprimerait les objections des Etats et faciliteraient les négociations avec les compagnies aériennes, en vue d'une cession des droits ou de l'obtention de droits nouveaux.

5. LE PROBLEME DES SERVICES TERMINAUX

Le service offert aux Etats-Unis par FEC, ou en France par TAT Express comporte la possibilité, dans tous les cas, d'une livraison et d'un enlèvement à domicile. C'est dans cette voie également que devrait s'orienter un système européen de transport de messageries. Mais il est peu vraisemblable que puisse être obtenue une homogénéité des services terminaux pour les raisons suivantes :

- les services routiers font l'objet d'une réglementation parfois sévère et différente d'un pays à l'autre ; si dans certains pays l'exploitant aérien peut exploiter en services réguliers, et en complément du transport aérien, un parc automobile, ce n'est pas le cas dans tous les pays. En particulier, si une compagnie aérienne peut exploiter un parc routier dans son pays de nationalité, elle aura beaucoup plus de difficultés à le faire dans un pays étranger. Dans le cas d'une société multinationale (sauf si, comme dans le cas d'Air Afrique, elle a la nationalité de tous les pays partenaires), la mise en place des services routiers complémentaires des services aériens risque de soulever des problèmes inédits.
- le coût d'un transport routier de ramassage variera d'un pays à l'autre (pour des raisons économiques, géographiques, etc..), et varie même d'une région à l'autre dans la mesure où il n'existe pas - ce qui semble être le cas en Italie - d'entreprises de transport routier à l'échelon national. Cela interdira ou retardera la mise en place de procédures communes, et a fortiori un système tarifaire commun : il conviendra donc de dissocier, au moins dans certains cas, le tarif routier du tarif aérien.
- dans certains pays, la mise en place d'un service de ramassage et de livraison à domicile se heurtera à des monopoles ou à des privilèges de services publics (Postes) ou de sociétés nationalisées : c'est le cas en Suisse, en Italie, en Belgique.
- l'organisation de services terminaux fiables, ponctuels et réguliers, est relativement facile dans le cas d'un espace douanier homogène (cas des Etats-Unis ou de la France). Dans le cas d'un réseau exploité à l'échelle de l'Europe, il est nécessaire de tenir compte des différences existant dans les procédures et dans les habitudes douanières des différents pays ; il n'est pas possible, par exemple, de garantir un délai d'acheminement de domicile à domicile, alors que les impératifs douaniers peuvent conduire à allonger ces délais dans des proportions relativement importantes ; FEC ne garantit pas ses délais d'acheminement entre les Etats-Unis et le Canada. L'accélération et une plus grande régularité du service offert devraient être obtenues par une généralisation du traitement informatique des documents de transport et des documents douaniers : c'est même probablement une des conditions de mise en place du système.

En tout état de cause, il convient de prévoir une possibilité de livraison sous douane à l'aéroport étranger, ce qui peut être obtenu dans la majorité des cas et n'est pas dépendant des contraintes extérieures : un délai garanti pour la livraison sous douane peut sans doute être proposé.

6. LA STRUCTURE TARIFAIRE

L'intérêt d'un système de transport de messageries étendu à toute l'Europe et associé, le cas échéant, à un système couvrant l'Amérique du Nord, réside dans une simplification maximale des tarifs, et dans une homogénéité maximale des grilles tarifaires, qui seront proposées.

Cette simplification et cette homogénéité ont des limites résultant en particulier des frais d'enlèvement et de livraison (établis en fonction du poids et de la distance, mais dépendant également du transporteur chargé de ces opérations), des frais de manutention et de traitement au sol des marchandises sur les aéroports, et des frais de dédouanement.

La société gestionnaire de l'ensemble du système ne peut être maîtresse de l'ensemble de ces coûts et, même si l'on peut atteindre une homogénéité des prix du transport proprement dit, les frais annexes risquent de demeurer très différents d'un pays à l'autre et de rendre les tarifs très complexes.

La présentation des tarifs proposés par IPEC pour les relations intra-européennes et intercontinentales (France-Australie) peut être citée comme exemple (p.41-42) étant entendu que le client devra appréhender très rapidement quel est le contenu géographique des zones qui, peu nombreuses dans les pays européens, sont beaucoup plus nombreuses dans des pays aux grandes dimensions comme l'Australie ou les Etats-Unis.

Il n'en reste pas moins que, même si la présentation du tarif est relativement simple et claire, les éléments à prendre en compte restent nombreux. Frais d'enlèvement et de livraison, frais de manutention à l'entrée et à la sortie, de dédouanement, le tout variant en général selon les tranches de poids.

7. MONOPOLE POSTAL ET COOPERATION AVEC LES ADMINISTRATIONS POSTALES

Une Société spécialisée dans le transport des petits colis à l'échelle de l'Europe se pose en concurrent des administrations postales, mais peut également constituer un moyen complémentaire de transport mis à la disposition des administrations postales, en particulier pour les envois relevant du monopole postal, mais également pour l'acheminement des colis postaux.

Les autorisations accordées aux compagnies aériennes en particulier en France concernent le transport de passagers, de fret, et éventuellement de poste. Compte tenu de la structure du réseau envisagé, dont un des objectifs, est de faciliter les liaisons interrégionales internationales, il est vraisemblable qu'il complètera les réseaux rapides existant, en particulier entre capitales, et permettra un acheminement plus rapide que par les moyens traditionnellement utilisés de région à région, d'où certaines possibilités d'accords avec les administrations postales des différents pays, d'autant plus que le réseau desservi sera plus étendu.

La concurrence jouera, en revanche, dans tout le secteur des colis postaux, où le monopole postal ne joue pas, en particulier des services spéciaux, limités aux expéditions sans valeur commerciale, pour éviter les aléas des formalités douanières, tels que Postadex.

8. CONTRAT DE TRANSPORT ET DOCUMENTS UTILISES

Un système autonome de transport de messageries étendu à l'Europe entière devrait se trouver dans les conditions les plus favorables, compte tenu du trafic qu'il sera appelé à traiter pour uniformiser et normaliser, quel que soit l'itinéraire parcouru, les documents utilisés pour le transport.

Cette normalisation des documents (cf. FEC et TAT Express) est un élément important d'accélération du trafic et devrait être obtenu sans difficulté majeure, dans le cadre d'une organisation couvrant l'ensemble des pays du Marché Commun. Elle nécessitera, d'autre part, en cas de trafic transatlantique par exemple, des négociations avec les organismes assurant l'expédition ou la distribution outre-atlantique.

Compte tenu du temps nécessaire, en particulier pour les opérations en douane, il apparaît indispensable de disposer d'un système de télé-transmission des données de façon que les services de douane des divers pays puissent procéder à un examen des documents avant l'arrivée des colis, chaque fois que cela sera possible : une partie des opérations et contrôles de douane pourra ainsi être faite pendant les heures d'ouverture des bureaux de douane, même si la marchandise arrive en dehors de ces heures d'ouverture .

9. ETUDE DU MARCHÉ

La mise en place d'un système autonome de transport de messageries rapides air-route nécessitera dans tous les cas une étude approfondie du marché.

Cette étude sera facilitée dans la mesure où les promoteurs en auraient une connaissance préalable plus ou moins approfondie et plus ou moins complète.

Dans le cas d'une initiative à laquelle FEC serait intéressé, cette société a une connaissance approfondie des besoins transatlantiques, mais devra compléter cette donnée de base, par une étude des besoins intra-européens, le trafic Amérique-Europe risquant, à lui seul, de ne pas être suffisant pour justifier la mise en place d'un tel système à l'intérieur du Continent Européen.

Dans le cas d'une initiative menée en liaison avec une ou plusieurs compagnies aériennes qui ont déjà une certaine connaissance du marché, l'étude en sera facilitée, mais la messagerie, surtout si elle est prise et livrée à domicile, correspond à un "produit" mieux connu des transporteurs routiers que des compagnies aériennes.

En résumé, la mise en place d'un système autonome de transport de messageries apparaît comme une solution particulièrement séduisante dont la mise en oeuvre devrait cependant être rapide (de l'ordre de 18 mois à trois ans, y compris les études approfondies du marché à l'échelle de l'Europe) pour répondre aux besoins, et ne pas être devancée par des initiatives géographiquement plus limitées, mais qui se développeront de façon quasi certaine.

Certes, cette mise en oeuvre d'un tel réseau, peut être progressive, et il semble possible, si l'on se place dans le cadre français, d'exploiter en premier lieu par exemple, à l'aide d'avions de faible capacité, quelques liaisons drainant plusieurs régions vers Paris, d'où seraient mises en place un certain nombre de liaisons internationales, vers la Grande-Bretagne, le Bénélux, l'Allemagne, par exemple, ...

Mais, dans la mesure où l'ambition du projet est de couvrir l'ensemble de l'Europe, il semble indispensable d'aborder très rapidement l'étude des principaux problèmes qui conditionnent la viabilité du système, et en particulier les problèmes douaniers, l'obtention des droits de trafic, la cohabitation et/ou la coopération avec les compagnies aériennes déjà détentrices de droits et qui ne voient pas obligatoirement d'un oeil favorable une initiative sur laquelle elles ne garderaient pas la maîtrise, la compatibilité avec les activités postales, l'organisation des transports terminaux, ...

Dans la mesure où existe, basée sur la preuve de l'existence d'un marché, une volonté politique de mettre sur pied un système autonome, il conviendra d'aborder ces problèmes au plus vite, soit dans le cadre de la CEAC, soit dans le cadre de la Communauté Européenne, soit dans le cadre des Conférences Européennes des Ministres des Transports, soit dans tout autre cadre européen.

TITRE VI : L'EXTENSION VERS L'AERIEN DES SYSTEMES ROUTIERS
DE TRANSPORT DE MESSAGERIES RAPIDES

Les systèmes routiers de transport de messageries rapides susceptibles d'une extension vers l'aérien sont relativement nombreux tant en France qu'à l'étranger.

Plusieurs d'entre eux ont été décrits tant au plan français (Jet Service) qu'au plan européen (IPEC), mais il semble qu'un certain nombre d'entreprises routières ayant développé une activité de transport de messageries rapides, conscientes de la qualité de service insuffisante fournie par le seul transport routier (délais, régularité, ponctualité) pensent obtenir une amélioration de cette qualité de service grâce à une utilisation plus ou moins systématique de l'avion.

Nous avons, dans le présent chapitre, envisagé la double hypothèse d'une extension, vers l'aérien puis vers l'international, du système Jet Service / Air Jet, et d'une utilisation de l'avion par une entreprise régionale de transport de messageries : cette réflexion n'engage naturellement pas les responsables des entreprises concernées, mais concerne des scénarios possibles à partir des situations et des possibilités actuelles.

Un raisonnement analogue pourrait être proposé pour IPEC qui, très rapidement, devra acheminer un trafic de messageries à l'échelle du Marché Commun, compte tenu du développement rapide de ses activités et de ses implantations.

D'autres exemples pourraient être cités.

1. Scenarior d'évolution du système Jet Service / Air Jet

La société Jet Service s'est progressivement développée au départ de Lyon (où se trouve le siège du Groupe), et dispose actuellement des implantations suivantes :

Jet Sud Est	Lyon
Jet Centre	Clermont Ferrand
Jet Sud	Marseille
Jet Est	Nancy
Jet Paris	Paris
Jet Ouest	Blois (agence)
Jet Ouest	Nantes
Jet Bordeaux	Bordeaux

Actuellement, ce réseau d'agences apparaît complet sauf dans le Sud (Toulouse), et dans le Nord (Lille), ces deux régions ne disposant pas de sociétés régionales. L'implantation à Nancy ne couvre peut-être pas dans les meilleures conditions le Sud de l'Alsace, où Mulhouse pourrait sans doute jouer un rôle pour la desserte de la Suisse et du Sud-Ouest de la R.F.A.

Le Groupe Jet Service vient par ailleurs d'annoncer la création d'une antenne à Bruxelles, ce qui souligne la volonté qu'il a de se développer à l'étranger.

Le réseau de la Société est donc en voie d'extension et devrait se développer tant en France qu'à l'étranger.

Pour répondre à l'évolution du trafic et pour obtenir sur les distances les plus grandes, et sur les parcours difficiles, une meilleure régularité et une meilleure ponctualité (correspondant d'ailleurs à une augmentation très probable des coûts), le Groupe a créé une filiale aérienne, Air Jet, qui a obtenu des droits de trafic et qui envisage d'exploiter dès le 5 janvier 1981 un premier axe Paris-Marseille. Cette amorce de réseau devrait être complétée au cours de l'année par une liaison Paris-Lyon-Marseille et par une liaison Nantes-Lyon.

L'approche commerciale de Jet Service est originale en ce sens qu'elle ne recherche, en aucune façon, le client occasionnel, mais des clients réguliers, avec lesquels elle conclut des contrats de longue durée pour l'acheminement régulier, permanent et à heures fixes, de marchandises urgentes. Dans ces conditions, la zone d'attraction d'un aéroport peut être relativement large puisque les "tournées des véhicules routiers sont prévues pour une longue période et ne peuvent être modifiées du jour au lendemain. Lorsque le réseau aérien sera effectivement mis en place, il devrait être possible à Jet Service de proposer des transports entre la Bretagne et Rhône-Alpes ou Provence-Côte d'Azur en moins de 12 heures, ce qui n'est pas réalisable actuellement par voie routière. Une extension ultérieure du réseau, même dans le cadre des droits qui ont été accordés (Bordeaux-Lyon par exemple), devrait permettre des acheminements en moins de 12 heures entre le Sud Ouest et l'Est de la France.

On peut également penser que l'ouverture d'une agence à Bruxelles conduira à terme plus ou moins éloigné, à la mise en place d'un service aérien de nuit entre Lyon et Bruxelles, ce qui, théoriquement, pourrait réduire à 12 heures les délais d'acheminement entre l'essentiel du territoire français et l'ensemble du Bénélux.

Par ailleurs, Jet Service a conclu un accord avec la Société de transport de messageries américaine Purolator, qui permet de charger à Paris des colis sur des vols long courrier vers les Etats-Unis et de les distribuer dans la plupart des villes américaines dans des délais brefs.

La mise en place du scénario évoqué ci-dessus posera un certain nombre de problèmes qui ont été évoqués au TITRE IV :

- problèmes douaniers : Jet Service, dont le réseau était jusqu'à une date récente purement national (seules des opérations internationales ponctuelles ont été assurées), abordera les problèmes du transport international avec l'ouverture de son agence de Bruxelles ; mais les problèmes douaniers devront être abordés a b initio par le Groupe.
- problèmes liés à la maîtrise du transport de bout en bout : le contrôle direct des moyens d'acheminement semble être un impératif pour la Société et est appliqué grâce à une flotte de 1 500 à 2 000 breaks assurant l'enlèvement et la distribution à domicile. Dans un schéma où intervient l'avion pour assurer un acheminement intermédiaire, l'enlèvement et la livraison à domicile restent assurés par des véhicules Air Jet qui garde la maîtrise entière du transport. Cette maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport risque de poser des problèmes lors d'une extension du réseau à l'étranger où la mise en place d'un réseau d'enlèvement/distribution par voie routière peut se heurter à des privilèges accordés à des administrations ou à des sociétés en place (Chemin de fer, Postes, sociétés locales), et risque de conduire à des accords avec des organismes locaux qui enlèveront au transporteur la maîtrise totale de l'acheminement.
- problèmes tarifaires : le Groupe Jet Service est très discret sur les tarifs proposés du fait que ces tarifs résultent, après étude du problème à résoudre, d'accords de gré à gré entre le transporteur et son client. Le système mis en place, s'il correspond à un très bon service, est coûteux, en particulier en raison du nombre de conducteurs de breaks utilisés parfois simultanément. L'utilisation de l'avion telle qu'elle a été envisagée, conduit à un certain nombre de dépenses réduites (chauffeurs sur grandes distances), mais, en compensation, le coût de l'heure de vol d'un F.27, qui ne sera pas dans tous les cas, réparti sur une cargaison complète, en tous cas dans les deux sens, risque d'avoir une incidence sur les prix et de conduire, à terme, à une révision des contrats proposés aux clients. Un certain nombre d'autres facteurs contribueront également à peser sur les prix : un travail de double tri, à Paris et à Marseille, par exemple dans le cas de la première liaison envisagée, sera nécessaire. Il s'agira, au moins dans certains cas, d'un travail de nuit. Certes la mise en place de vols de nuit

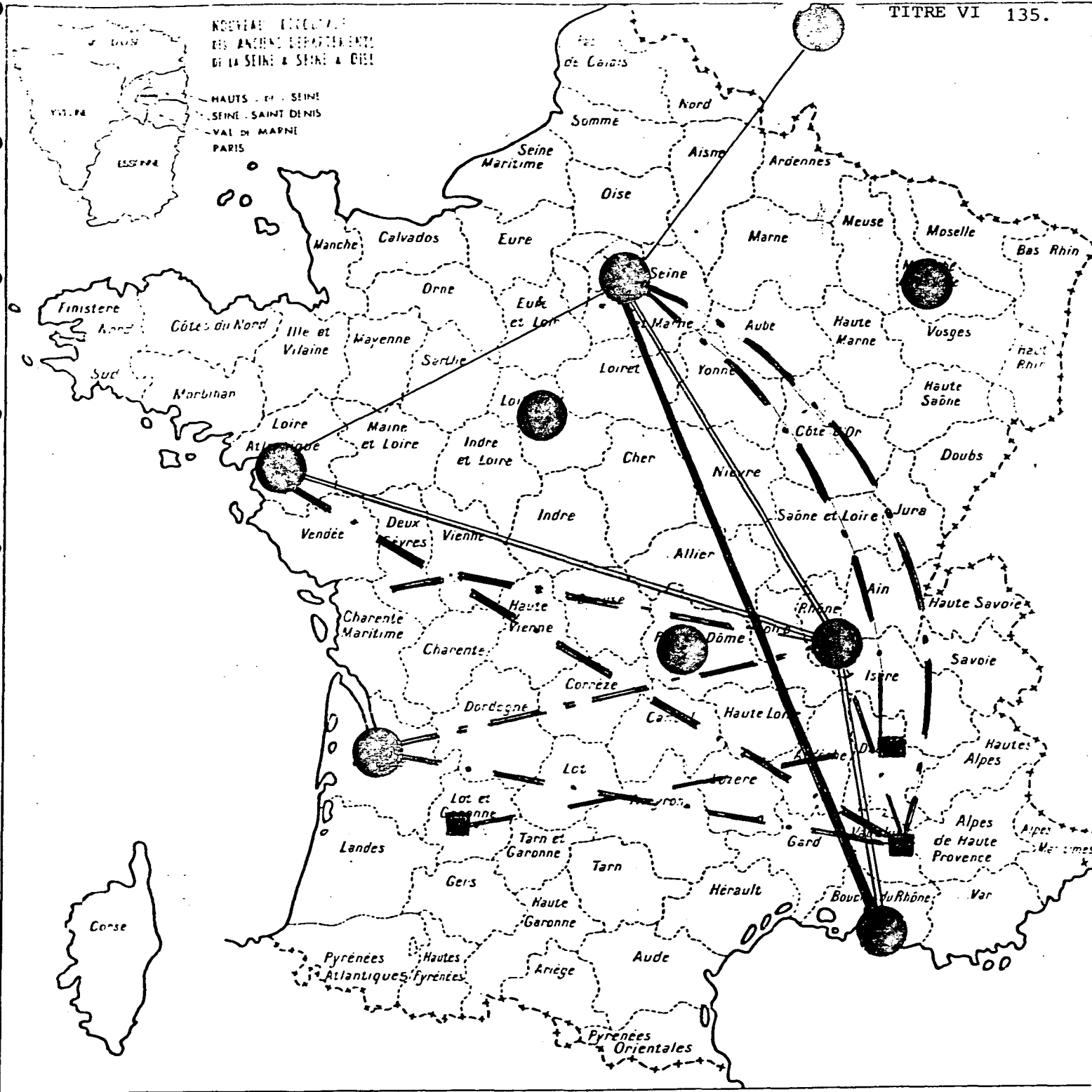
contribuera à accélérer les délais d'acheminement, mais il conviendra de porter attention au maintien d'une qualité de service élevée : dans le cas d'un transport routier de bout en bout, le chauffeur a seul la responsabilité de son chargement, alors que, dans le cas d'une liaison Air - Route, la responsabilité sera répartie entre trois personnes, au moins.

Le Schéma n° 11 souligne les étapes possibles du développement d'un réseau aérien associé au réseau routier de Jet Service.




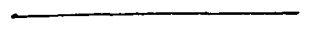


- le tronçon Paris-Marseille permet de regrouper le trafic routier originaire du Nord et du Sud de la France sur un seul axe et d'"économiser" les véhicules routiers sur un axe très long : le schéma d'exploitation est alors comparable à celui de TAT Express exploitant de nuit Paris-Béziers.
- l'étoile de Lyon (Paris-Marseille-Nantes) permet, tout en desservant Lyon, de relier l'Ouest (l'arrière-pays de Nantes peut alors être très large) au Sud-Est, sur l'un des axes les plus mal desservis en France.
- une étape ultérieure (hypothèse TRANSCONSULT) pourrait conduire à exploiter par avion un axe Nantes-Paris-Bruxelles reliant, grâce à un tri à Paris, l'Ouest (Nantes) et le Sud-Est (Lyon et Marseille) au Bénélux, premier maillon d'un réseau international. Simultanément, un axe Lyon-Mulhouse (ou Strasbourg) permettrait de relier l'Ouest et le Sud-Est à l'Est de la France, mais permettrait également une ouverture sur les marchés suisses et allemands.

NOUVEAUX DÉPARTS
DES ANCIENS DÉPARTS
DE LA SEINE & SEINE & OISE

HAUTS DE SEINE
SEINE-SAINT-DENIS
VAL DE MARNE
PARIS



CARTE 11 - LE SYSTEME JET SERVICE - AIR JET

-  LIAISONS EXPLOITEES AU 5.1.81 (Paris-Marseille)
-  LIAISONS PROJETEES A COURT TERME (Paris-Lyon-Marseille-Lyon-Nantes)
-  DROITS DE TRAFIC ACCORDES
-  SCENARIO D'UNE EXTENSION A L'EUROPE
-  CENTRE DE RESEAU JET SERVICE
-  CENTRE POSSIBLE DU RESEAU AERIEN EN DEHORS DES CENTRES ACTUELS

2. Scenario de transfert vers l'avion d'une partie du trafic d'une entreprise routière de transport de Messageries

En dehors des radiales (dont l'effet est accentué du fait de la structure du réseau autoroutier français), et malgré les affirmations des transporteurs routiers, les distances de province à province restent telles que dans bien des cas, une livraison dans les 24 heures reste difficile à obtenir dès lors que les opérations de prise et de livraison à domicile doivent être effectuées : les délais de 36 à 48 heures (voire 72 heures) sont sans doute plus réalistes dans bon nombre de cas.

La Carte n° 12 prend l'exemple d'une entreprise de transport routier nantaise, ou plus généralement de l'Ouest de la France. Les distances entre Nantes et les principaux centres économiques (hors Paris, Bordeaux et Rouen, le Havre), sont supérieures à 600 km, ce qui nécessite des temps de transport de centre à centre supérieur à 8 heures.

La seule façon de réduire de façon notable le temps de transport est d'utiliser l'avion, en lieu et place du camion. Dans cette éventualité, certaines entreprises de transport de messageries ont envisagé la création de circuits aériens permettant de réduire à quelques heures de nuit le parcours principal, les opérations d'enlèvement ou de livraison à domicile pouvant se terminer très tard ou commencer très tôt.

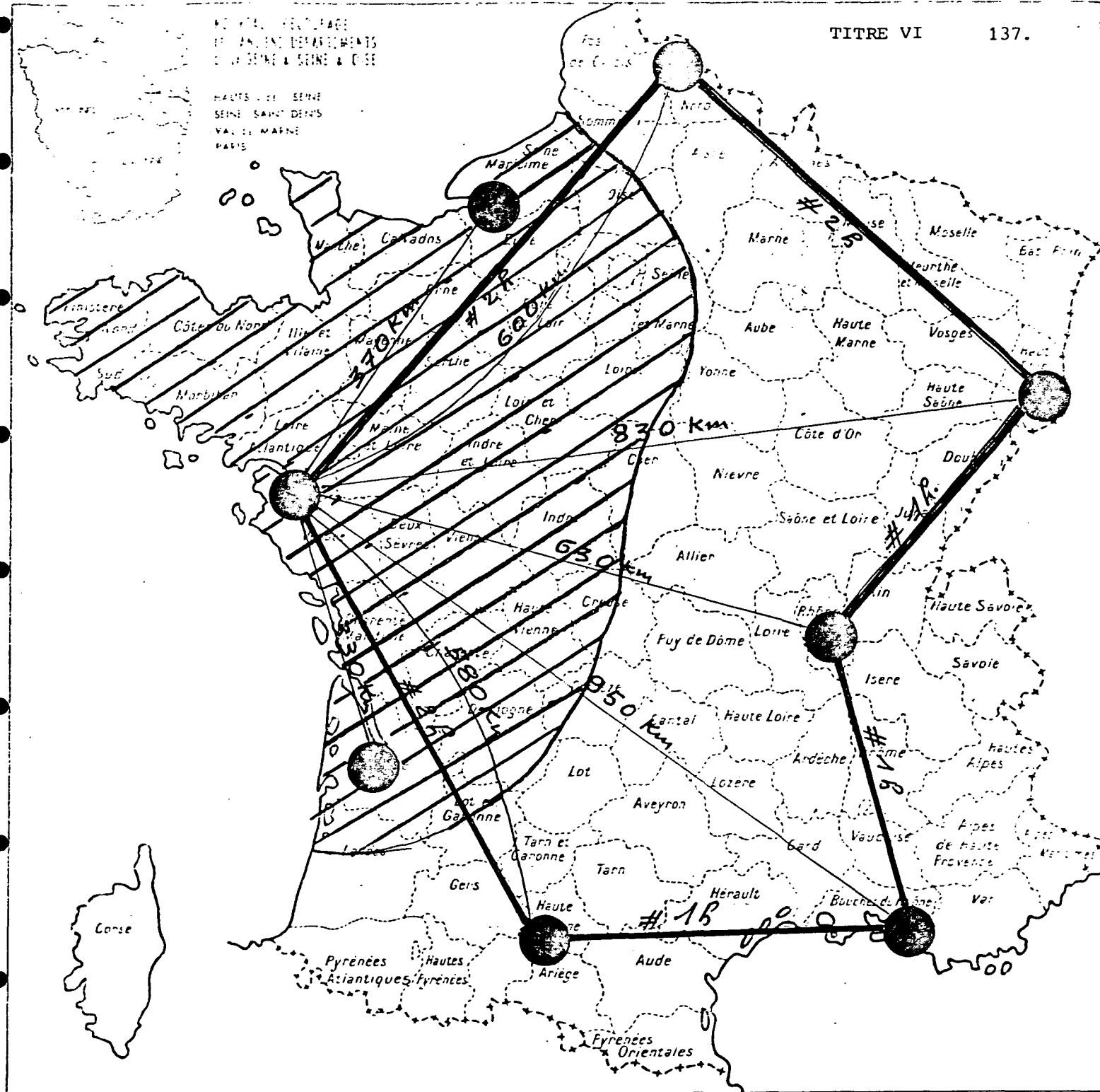
L'hypothèse d'un circuit Nantes-Lille-Mulhouse-Lyon-Marseille-Nantes a fait l'objet d'examen préliminaires. En fait, et compte tenu du coût du transport par avion (dont la capacité devrait sans doute, en première étape, être celle du F.27) il est peu vraisemblable que la mise en place d'un tel circuit soit rentable pour une seule entreprise régionale, qui, quel que soit son degré de coopération avec ses correspondants régionaux, connaît surtout son propre marché régional.

En revanche, on peut concevoir la mise en place, en commun, d'un tel système par une entreprise dynamique de chacun des points desservis, chacune d'entre elles expédiant et recevant des messageries vers ou de points éloignés de plus de 400 km. Un tel système permettrait d'assurer un remplissage à peu près constant sur l'ensemble du circuit qui devrait sans doute être doublé (en sens inverse) de façon à assurer, dans tous les cas, un acheminement de point à point (quels que soient les points d'origine et de destination en France) en 12 ou 18 heures au maximum.

Ce schéma a été étudié essentiellement dans l'objectif d'une amélioration des liaisons internes à la France, mais il serait logique, que sa mise en place éventuelle soit suivie d'extensions à l'étranger, en particulier vers la Grande-Bretagne.




Il est évident que l'acheminement aérien conduirait à une réduction très importante des délais et à une amélioration certaine de la régularité et de la ponctualité de façon concomitante à une augmentation sensible des prix : un tel

HAUTS DE SEINE
SEINE SAINT DENIS
VAL DE MARNE
PARIS



RAMBO Paris - 304 D

CARTE 12 - SCENARIO DE DESSERTE DE LA FRANCE

-  ZONE DESSERVIE PAR ROUTE
-  DISTANCES ROUTIERES
-  TEMPS DE VOL

systeme ne pourrait certainement pas être retenu pour l'ensemble des messageries, mais conduirait sans doute à un système particulier d'acheminement portant sur des quantités faibles, mais qui assureraient très rapidement (c'est du moins l'opinion du transporteur), le remplissage d'un avion de 1,5 à 4 tonnes de charge marchande.

En résumé, le souci croissant d'une meilleure qualité de service et d'une accélération du transport devrait conduire de la part des entreprises routières les plus dynamiques à des initiatives de transfert partiel de leur trafic de messageries rapides vers l'avion. Les initiatives déjà prises, en France par exemple, devraient se multiplier au cours des prochaines années ; leur succès sera d'autant plus probable qu'elles exploiteront au préalable un marché dans une certaine mesure, captif ou très spécialisé. Les origines très diverses de ces initiatives devraient rendre une coopération entre elles difficile, et la spécificité du transport aérien par rapport au transport routier risque de rendre certaines tentatives aléatoires.

TITRE VII : EXTENSION DES SYSTEMES DE TRANSPORT DE MESSAGERIES
FAISANT DEJA APPEL A L'AVION

Ces systèmes sont à vrai dire encore peu nombreux : TAT Express en France, utilisation du Falcon 20 pour l'acheminement des messageries entre l'Italie continentale et insulaire. L'exemple américain peut conduire à d'autres initiatives, par exemple, en Grande-Bretagne, voire dans des pays européens autres que ceux qui sont concernés par la présente étude (Yougoslavie,...).

Nous avons, dans le présent chapitre, envisagé l'hypothèse d'une extension au plan français puis européen, du système TAT Express : cette réflexion n'engage pas la direction de TAT, mais constitue un scénario possible, compte tenu de la situation actuelle du réseau et de ses possibilités d'évolution.

1. Desserte du territoire français

Actuellement 51 centres sont desservis par le réseau national TAT Express. Dans 9 de ces centres, l'enlèvement et la livraison à domicile ne sont pas prévus : service "aéroport restant". Le plus souvent, l'enlèvement et/ou la livraison à domicile sont possibles dans un rayon de 30 km environ autour du centre desservi : la zone desservie est représentée sur la Carte n° 13. Certaines régions sont bien desservies (Côte méditerranéenne, Val de Loire, Côte Nord de la Bretagne, Paris et Normandie, Rhône-Alpes, Est de la France, Nord-Pas de Calais, Vallée de la Garonne), mais environ la moitié des départements français sont totalement en dehors du système TAT Express. Même dans les départements disposant d'un ou de plusieurs centres TAT Express, des zones vastes et des agglomérations importantes restent à l'écart du réseau ; c'est le cas des régions Picardie, Champagne Bourgogne, Limousin. On peut admettre que les agglomérations et régions non desservies le seront progressivement, compte tenu de l'expérience acquise :

- soit en fonction du réseau actuel du groupe TAT : la coordination des réseaux TAT et Air Alpes devrait conduire à l'ouverture de nouveaux centres directement desservis par voie aérienne : ce devrait être le cas d'Annecy, par exemple, ou de Roanne.
- soit en raison de l'ouverture de nouveaux centres, en fonction de l'extension du réseau aérien de la compagnie : le portefeuille actuel de droits de la TAT concerne la desserte de nouvelles escales.
- soit en raison de l'ouverture de nouveaux "centres" rattachés à des centres déjà existant, à l'exemple de ce qui se passe sur la côte méditerranéenne (centres rattachés à Montpellier, Béziers et Marseille), en Normandie (centres rattachés à Rouen), en Val de Loire (Angers attaché à Nantes), en Rhône-Alpes (centres rattachés à Lyon), ou en Alsace (centres rattachés à Strasbourg),... non desservis par avion.
- soit en fonction d'accords conclus par TAT Express avec d'autres compagnies aériennes.

Il convient de noter que le réseau des "centres" de TAT Express ne se superpose pas exactement au réseau des escales desservis par le réseau TAT :

- certaines villes-centres du réseau TAT express ne sont pas desservies par la TAT : villes de la basse vallée du Rhône, villes d'Alsace, de Normandie,...
- certaines escales du réseau TAT ne constituent pas des centres pour TAT Express : Poitiers.

Cette situation résulte de ce que le réseau aérien de la TAT n'est pas seul utilisé pour l'acheminement des messageries de TAT Express : en dehors des réseaux de ramassages autour des villes-centres, certains acheminements sur moyenne distance (Brest -Rennes,...) ou sur grande distance (Bordeaux-Paris,...), continuent d'être confiées à la route, et devraient l'être tant que le volume du trafic ne justifiera pas la mise en place régulière permanente de capacités aériennes accrues (sur l'axe déjà desservi par avion cargo) ou nouvelles (sur de nouveaux axes). On peut d'ailleurs admettre que, en cas de nécessité, TAT Express procédera, vis à vis d'autres compagnies aériennes, par un système d'allottements.

2. Utilisation progressive de l'avion pour l'acheminement des messageries en réseau intérieur

L'idée initiale, sur laquelle reposait TAT Express, conduisait à l'utilisation de nuit, d'avions exploités de jour par la TAT, sur un certain nombre d'axes où le trafic le justifiait. Le trafic ayant été insuffisant, la compagnie s'est orientée vers une utilisation de capacité disponible sur les vols passagers de TAT. Ultérieurement, le réseau aérien spécifique s'est réduit à la liaison de nuit Béziers-Paris et retour, tandis que la capacité de cette ligne était complétée par des capacités sur les lignes régulières de TAT, et par des capacités routières.

Après une période difficile de longue durée, le trafic suit depuis deux ans environ une progression de l'ordre de 10/25 % par an, ce qui devrait conduire :

- à une insuffisance des capacités sur l'axe Nord-Sud Béziers-Paris, d'où la mise en exploitation de nouveaux types d'avions de plus grande capacité sur cet axe, ou le doublement de la ligne grâce à la création d'axes tels que Bordeaux ou Marseille-Paris.
- à un développement de quelques courants de trafic inter-régionaux entre les régions où TAT Express s'est le mieux développé (Alsace, Bretagne et Pays de la Loire, Côte Méditerranéenne).

Si l'utilisation de l'avion conduit sur les distances les plus longues à une réduction sensible des délais d'acheminement, et à une meilleure régularité, il semble que TAT Express n'envisagera l'ouverture de nouveaux axes que dans la mesure où il y aura certitude ou quasi certitude d'un trafic équilibré permettant un abaissement des coûts, le transport routier restant, en cas de trafic non équilibré, très sensiblement moins coûteux.

Le développement du réseau aérien de TAT Express devrait donc, au plan intérieur, se développer de façon progressive, mais lente, en tout cas de façon très pragmatique, de manière à réduire au maximum les incidences tarifaires que cette évolution risque d'entraîner.

Le développement du réseau aérien de TAT Express implique l'obtention de droits de trafic sur le réseau intérieur, sur un certain nombre d'axes nouveaux, ce qui, compte tenu de la politique actuelle de l'administration française, de la position de TAT et de la structure du réseau intérieur français, ne devrait pas poser de problèmes.

3. Problèmes posés par l'extension du réseau intérieur français

L'expérience déjà acquise par TAT Express à l'intérieur de la France devrait aider à la solution de tels problèmes :

- maîtrise du transport : l'acheminement routier et aérien des messageries reste sous la "maîtrise" complète de TAT Express, ce qui freine certainement l'extension territoriale du réseau (procédure "aéroport restant"). La mise en place de moyens routiers conduit à des investissements nouveaux et importants dans lesquels la compagnie s'engage seulement de façon progressive et prudente. Le contrôle du développement du réseau implique que soit maintenue la maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport.
- autre investissement : la création de nouveaux centres nécessite des investissements (locaux) qui restent modestes, mais qui ne sont engagés que dans la mesure où un marché suffisant existe.
- prospective et action commerciale : la pénétration par une compagnie aérienne du marché de la messagerie rapide constitue une concurrence certaine aux transporteurs routiers qui, grâce à leur personnel et à leur connaissance régionale du marché, sont particulièrement bien armés pour se défendre ! D'où la nécessité, pour TAT express, de former et de mettre en place un personnel compétent, avec le handicap que représente le fait que l'action commerciale de TAT Express se déroule sur un plan national, alors que bon nombre de transporteurs routiers de messageries ont une implantation régionale profonde.
- contrat de transport : TAT Express utilise une LTA bimodale dont l'utilisation peut être étendue à l'ensemble des transports qu'il réalise à l'intérieur du territoire français.

4. Extension du réseau TAT Express aux plans européen et inter-continental

Cette extension entre dans la logique du développement du réseau TAT Express. Compte tenu des droits de trafic exploitables par TAT, cette extension devrait se faire en premier lieu vers l'Allemagne, et vers la Grande-Bretagne.

Ainsi pourrait être amorcé un réseau européen grâce au regroupement du trafic collecté dans les régions françaises où l'implantation de TAT Express est déjà très marquée :

- . Bretagne et Val de Loire (Nantes, Rennes ou Tours)
- . Côte Méditerranéenne (Béziers, Marseille ou Montpellier)
- . Vallée de la Garonne (Bordeaux)
- . Rhône-Alpes (Lyon)
- . Massif Central (Clermont Ferrand)
- . Alsace-Lorraine (Strasbourg ou Mulhouse)
- . Ile de France et Normandie (Paris)
- . Nord - Pas de Calais (Lille)

Ce regroupement peut se faire par voie routière ou par voie aérienne (lignes tout cargo actuelle ou à créer, liaisons à passagers, allottements sur d'autres compagnies) des centres de tri pouvant être envisagés à Paris (correspondances entre lignes françaises et vers la Grande-Bretagne), et dans l'Est, Mulhouse par exemple, compte tenu en particulier des possibilités de liaisons vers la Suisse (correspondances entre lignes françaises et vers l'Allemagne).

Il ne semble pas que la possibilité d'une correspondance vers les Etats-Unis soit envisagée à court terme, mais elle serait possible à Paris-Charles de Gaulle, et éventuellement à Bâle-Mulhouse.

L'extension européenne du réseau TAT Express poserait néanmoins un certain nombre des problèmes qui ont été évoqués précédemment (TITRE IV).

- problèmes douaniers : mais TAT a déjà une certaine expérience du trafic international en R.F.A. et en Grande-Bretagne.
- problèmes posés par la maîtrise du transport de domicile à domicile : on peut penser qu'une étape intermédiaire conduirait à proposer un transport domicile France à aéroport étranger. En effet, l'offre d'un service domicile-domicile nécessiterait l'exploitation directe d'une flotte de camionnettes (d'où des problèmes de réglementation de transport routier), ou des accords étroits avec des transporteurs locaux qui feraient perdre au maître d'oeuvre la maîtrise du transport domicile-domicile.
- problèmes posés par le titre de transport : la LTA utilisée en trafic intérieur pour l'acheminement bimodal des messageries devrait être adaptée pour rendre des services identiques au plan international.

En résumé, il semble que l'expérience menée depuis plusieurs années par TAT Express, devrait être logiquement étendue à des zones nouvelles en France, et ultérieurement à l'étranger grâce à une utilisation des lignes régulières et probablement grâce à la création de nouvelles liaisons cargo. L'expérience de TAT Express peut par ailleurs, aider à une généralisation du transport rapide de messageries air-route étendu à d'autres compagnies aériennes en France d'abord, puis en Europe.

TITRE VIII : L'INTERET DES COMPAGNIES AERIENNES DE TRANSPORT DE
PASSAGERS POUR LE TRANSPORT DE MESSAGERIES

Les expériences relatées précédemment (TITRE II), soulignent que certaines compagnies nationales et internationales ont mis en place des services de transport de petites messageries sur les vols passagers, ou envisagent de tels services.

Le réseau aérien est suffisamment dense en Europe pour que l'on doive étudier de façon systématique la possibilité et les modalités éventuelles d'un tel service, même s'il s'éloigne sensiblement des caractéristiques d'un service autonome de transport de messageries rapides, tel qu'il a été envisagé précédemment.

Cet examen a été fait à partir du cas français, le réseau étant centré sur Paris, mais des conditions comparables se retrouvent pour la plupart des réseaux des pays du Marché Commun où un "centre principal" peut être choisi : Londres pour la Grande-Bretagne, Francfort pour la R.F.A., Milan pour l'Italie ; le cas des pays du Bénélux, du Danemark, de l'Irlande, peut être traité à part du fait des dimensions territoriales modestes de ces pays : une seule escale semble alors suffisante.

Le réseau aérien intérieur français comprend essentiellement des radiales qui permettent un acheminement vers la capitale en fin d'après-midi.

Selon les horaires de l'hiver 1980/81, on compte 43 escales au départ desquelles est programmé au moins un vol quittant la province en fin d'après-midi (en principe après 17 h) et parvenant à Orly après 19 h :

31 de ces escales disposent d'un vol arrivant à Orly avant 20 h

21 de ces escales disposent d'un vol arrivant à Orly entre 20 h et 22 h

8 escales (Bordeaux, Grenoble, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Nîmes, Strasbourg) sont desservies à la fois par des vols arrivant à Paris avant et après 20 h.

Compte tenu de l'utilisation d'Orly-Ouest par quelques compagnies aériennes du Marché Commun (Alitalia, Lufthansa, Swissair), on peut concevoir que, par entente entre les compagnies françaises préacheminant les messageries vers Paris (Air Inter, TAT-Air Alpes, Air Alsace, CAL, EAS) et les compagnies étrangères, une correspondance puisse être assurée dès la soirée, par exemple vers Genève ou Milan (départ d'Orly Ouest après 21 h), ou vers Bâle, Dusseldorf, Rome ou Zurich (départ d'Orly Ouest après 20 h) ; quelques possibilités existent également à Orly Sud.

Cette situation risque de ne pas être durable dès lors que l'ensemble des compagnies étrangères seront transférées à l'aéroport Charles de Gaulle, mais en tout état de cause, les colis parvenant le soir à Orly Ouest pourront, toutes formalités de douane accomplies, être transférées au cours de la nuit à l'aéroport Charles de Gaulle, de façon à être embarquées sur le premier avion d'Air France ou des compagnies étrangères, et parvenir à l'aéroport de destination dans l'ensemble de l'Europe, au cours de la matinée (1).

Dans le sens inverse, et compte tenu de la séparation des trafics entre Charles de Gaulle et Orly, on peut admettre également qu'une messagerie quittant la plupart des aéroports de l'Europe du Marché Commun dans la seconde partie de l'après-midi, pourrait être disponible sur la quasi totalité des aéroports régionaux français avant 10 h, pour y être retirée ou pour être livrée à domicile en fin de matinée ou en début d'après-midi. Un acheminement par avion cargo de nuit peut, dans certains cas, par exemple vers la Scandinavie, remplacer l'acheminement par avion passagers du matin.

La Carte n° 14 schématise cette situation en soulignant les possibilités de préacheminement aérien depuis et vers la plupart des régions françaises situées à plus de 300 km de Paris : dans la mesure où un préacheminement routier serait organisé à l'intérieur du Bassin Parisien (Ile de France, Picardie, Champagne, Centre et Bourgogne), sur des distances où des liaisons de transport de passagers ne peuvent être envisagées, et quelques départements périphériques tels que la Sarthe ou les Ardennes), on parviendrait à une couverture complète, et sans doute satisfaisante de l'ensemble du territoire français.

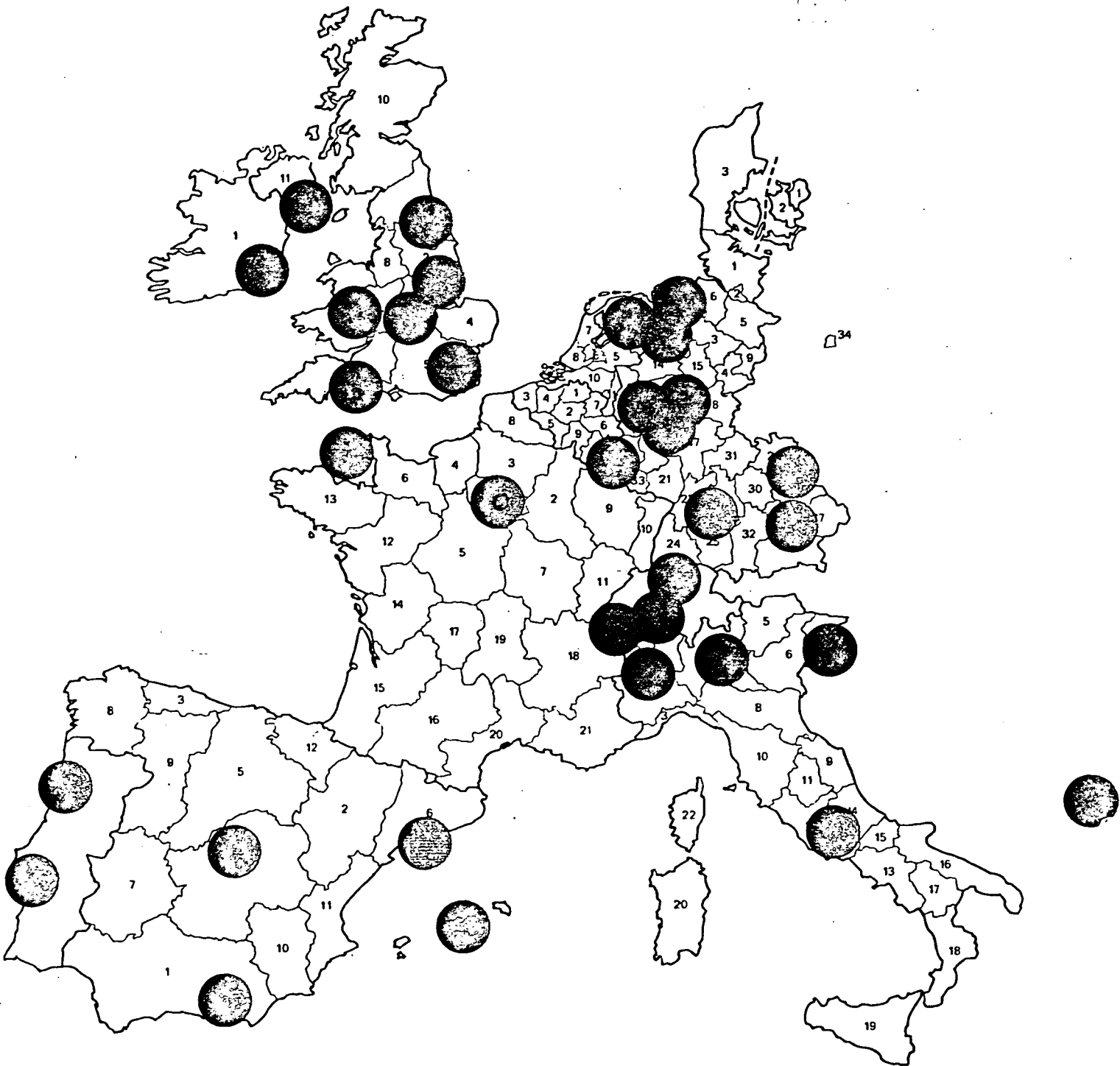
La Carte n° 15 et la Carte n° 16, indiquent les liaisons directes assurées vers l'Europe du Marché Commun (10 pays), la Suisse, l'Espagne et le Portugal. Certes il convient de tenir compte des variations possibles des horaires d'une saison à l'autre, et du fait que certaines liaisons assurées ne le sont pas quotidiennement et à des horaires favorables, mais le réseau existant (qui subira des modifications lors de l'ouverture de la seconde aérogare de l'aéroport Charles de Gaulle), est suffisamment développé pour, qu'en théorie, l'ensemble de l'Europe soit couvert dans de bonnes conditions.

La mise en place d'un tel système peut concerner un nombre plus ou moins limité de compagnies aériennes, mais exigerait un effort de coopération entre elles qui n'est pas obligatoirement acquis.

Une couverture déjà très acceptable de l'Europe pourrait être obtenue par une "démarche" commune des seules compagnies françaises : Air Inter et TAT-Air Alpes desservant, sur un réseau de radiales, la quasi totalité des escales régionales françaises : Air France reliant à Paris les grands centres européens ; cette desserte pourrait utilement être complétée par quelques liaisons interrégionales internationales dont le nombre et la qualité sont appelées à se développer ou à s'améliorer au cours des prochaines années. Une extension du système à quelques compagnies étrangères permettrait d'atteindre un nombre sensiblement plus important d'escales étrangères.

(1) Il est évident qu'une accélération et une intensification des services de transport de fret entre Orly et CDG sera impérativement nécessaire.

CARTE 16 - LIAISONS EUROPEENNES DIRECTES ASSUREES AU DEPART D'ORLY



Un tel réseau présente un certain nombre d'avantages et d'inconvénients qui ont été analysé ci-dessous :

- la mise en place du système envisagé par définition n'implique pas, l'utilisation d'un matériel volant spécifique, puisque les messageries sont traitées comme des bagages et utilisent les soutes des avions à passagers : c'est ce qui se passe actuellement dans le cas du SAS et de SWISSAIR. C'est seulement lorsque le trafic atteindrait des tonnages élevés qu'il conviendrait de mettre en place des avions cargos spécialisés, mais leur mise en exploitation correspondrait alors à un investissement économiquement justifié par un trafic existant et pas seulement prévu.
- en revanche, le traitement des messageries rapides nécessiterait la mise en place de circuits se rapprochant de ceux des bagages plus que de ceux du fret, si l'on veut atteindre la rapidité et la souplesse nécessaire. Cela risque d'entraîner des problèmes de sécurité (d'où la réticence du personnel navigant), des aménagements particuliers sur les aéroports, et en particulier sur les aéroports - centres de tri (cas des aéroports de Paris), la mise en place par les compagnies aériennes d'un personnel qui, au moins au moment du lancement de l'opération, ne sera pas économiquement justifié, le trafic étant encore faible. La mise en place du système nécessiterait d'autre part, une vive volonté de coopération entre les escales des divers compagnies intéressées, ce qui ne sera sans doute pas immédiatement acquis.
- le transfert des messageries, d'un aéroport à l'autre nécessitera la mise en place de navettes rapides à des heures où, le soir en particulier, la fluidité du trafic n'est pas certaine. De telles navettes, organisées par Air Inter, par exemple, existent entre Orly et Roissy et en nombre actuellement insuffisant pour répondre aux besoins.
- en revanche, les horaires de passages à Paris peuvent permettre, grâce à l'utilisation du système SOFI de l'administration des douanes, une accélération des opérations en douane, à des heures compatibles avec les conditions actuelles de fonctionnement du système SOFI.
- la mise en place d'un tel système peut se faire, tout au moins pour ce qui est des transports par voie aérienne, dans le cadre d'accords purement commerciaux entre compagnies aériennes. En effet, ce transport étant effectué par des compagnies déjà autorisées au plan national et au plan international, il est possible de faire l'économie de nouvelles démarches auprès des administrations des divers pays desservis.
- la mise en place d'un système efficace et homogène de livraison prise en charge à domicile posera, en revanche, des problèmes qui ne pourront sans doute, pas être résolus simultanément dans les divers pays, pour des raisons commerciales et administratives. Dans le cas français, on peut, probablement, assurer une desserte efficace des zones voisines des aéroports reliés par radiales à Paris : l'expérience de TAT Express peut sans doute être généralisée et certaines dessertes routières plus longues peuvent être envisagées. La livraison prise en charge à domicile peut être complétée par une remise-reprise à l'aéroport dans des délais à préciser

au départ et à l'arrivée des avions. La mise en place de systèmes analogues à l'étranger devrait être freinée du fait de l'hétérogénéité des réglementations routières, et il est vraisemblable qu'elle exigera des délais longs : d'où la nécessité, vraisemblablement, d'une phase intermédiaire où - si le système était mis en place à l'initiative des compagnies françaises - les livraisons devraient se faire sur les aéroports étrangers, et non à domicile

- les délais de transport ne peuvent pas, dans le système proposé, être aussi réduits que dans le cas d'un système autonome de transport de messageries, puisque l'utilisation des soutes des avions à passagers ne permet pas un acheminement de nuit (dans quelques cas seulement, les cargos de nuit pourront être utilisés) : une marchandise prise en charge en province française (à domicile dans la journée, à l'aéroport en fin d'après-midi) ne sera disponible que vers midi sur les aéroports étrangers, formalités de douanes non encore accomplies.
- la ponctualité d'un service de transport de messageries et une qualité indispensable du système proposé : cela implique que la réservation d'espace sur un avion ne soit pas exigée des expéditeurs, même si elle est recommandée (cf. l'exemple du service SPEX de Swissair), mais les compagnies aériennes participant au système devront considérer les messageries comme un fret absolument prioritaire. D'autre part, le fait même du passage en douane interdit la garantie des délais de domicile à domicile : les transports internationaux assurés par Federal Express au Etats-Unis sont assurés selon des délais garantis, sauf problèmes douaniers.

En résumé, la création d'un nouveau produit "Air Cargo Express" proposé à l'intérieur de l'Europe par un nombre plus ou moins important de compagnies aériennes intérieures et internationales de transport de passagers, semble être une formule réaliste même si elle est moins satisfaisante pour l'esprit que la construction entièrement nouvelle d'un "réseau autonome". Les résultats obtenus seraient sans doute moins performants, mais les investissements à prévoir seraient beaucoup moindres ; seuls seraient à résoudre des problèmes commerciaux et d'organisation. Par ailleurs, la création d'un tel produit peut être très progressive et résulter en premier lieu d'un accord entre compagnies purement françaises ; il est également possible de ne prévoir, en une première phase, un service à domicile que du côté français, compte tenu des modalités de mise en place d'un tel produit (concentration des formalités sur un seul aéroport douanier : il semble que l'administration française des douanes y serait favorable pour des raisons d'organisation - utilisation du système SOFI, personnel supplémentaire réduit -).

**TITRE IX : L'ACTION DES INTERMEDIAIRES, AGENTS ET GROUPEURS
DE FRET AERIEN**

L'implantation des agents et groupeurs de fret aérien, dont la majorité est affiliée au SNAGFA (Syndicat National des Agents et Groupeurs de Fret Aérien), est très importante sur les grands aéroports parisiens, moyenne sur quelques aéroports régionaux tels que Lyon, Bordeaux, Nice et Marseille, faible sur les autres aéroports (mention particulière doit cependant être faite de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, où les intermédiaires suisses sont largement implantés).(cf. Carte n° 17)

En fait, il n'y a que peu d'entreprises présentes sur tous les principaux aéroports, et susceptibles d'avoir une politique de fret aérien à l'échelle nationale : cela semble être le cas de la SCAC et de TTA (Tous Transports Aériens), cette dernière étant spécialisée dans le transport aérien et étant de ce fait intéressée à toute initiative tendant à développer le transport aérien dans son ensemble.

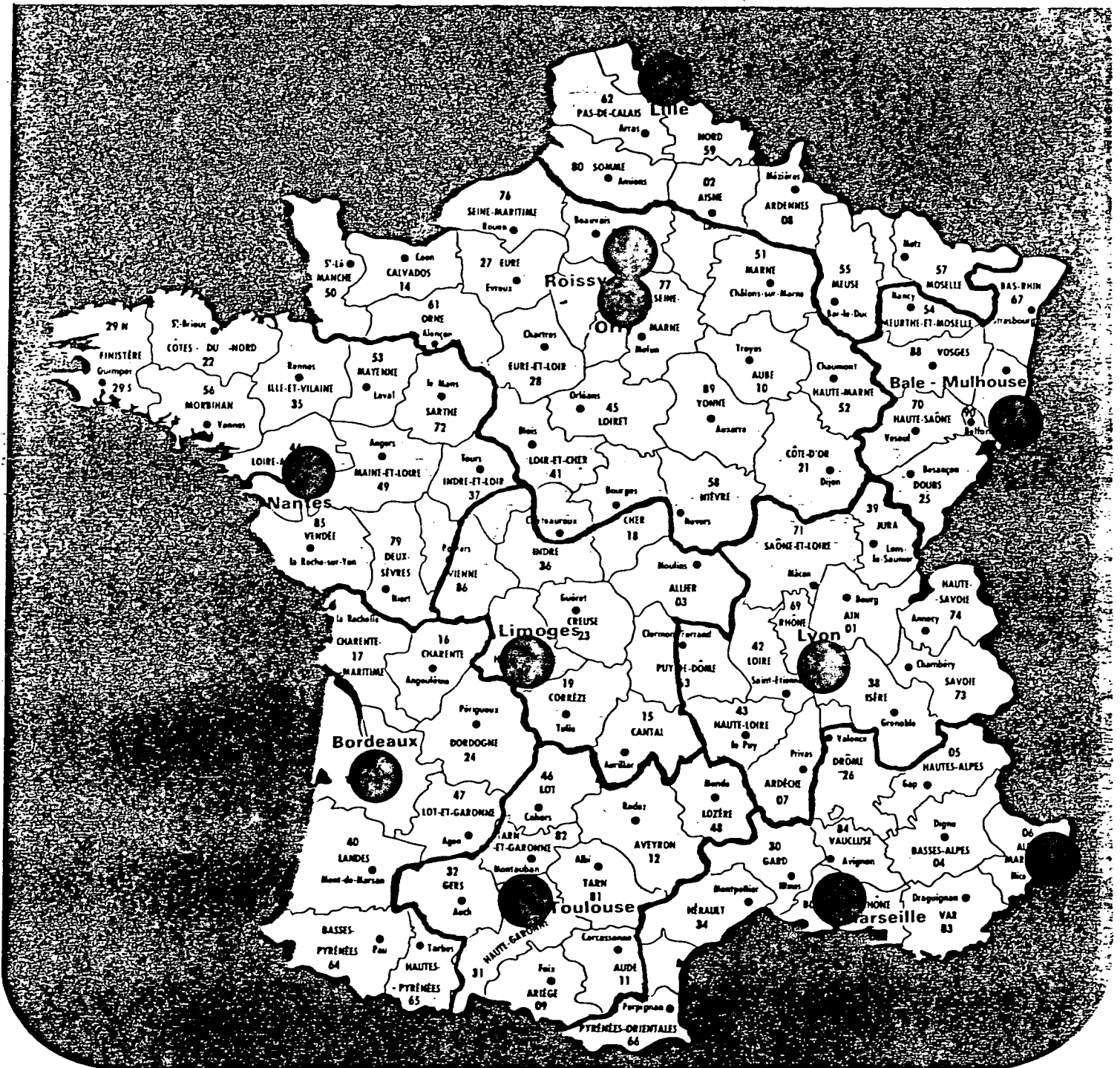
L'exemple de cette dernière société mérite d'être étudiée de façon quelque peu approfondie, puisque son implantation et ses orientations peuvent constituer la base ou le point de départ d'une expérience de transport de messageries rapides associant la route et l'air : (1)

- Implantation régionale : le découpage territorial de la France (cf. Carte n° 18), permet une présence de TTA sur les principaux aéroports susceptibles de voir leur trafic messageries se développer au cours des prochaines années ; à quelques détails près, ce découpage recouvre celui qui a été proposé sous le TITRE V : Nantes, Bordeaux, Marseille, Lyon, Mulhouse et Paris se retrouvent dans les deux découpages, Limoges, et non Clermont, a été choisi par TTA qui dispose également d'une agence à Lille. Dans toutes ces villes, l'implantation de TTA est aéroportuaire. (2)
- Collecte et livraison : sans que l'enlèvement et la livraison à domicile soient effectués dans tous les cas, actuellement, la société dispose d'une flotte de camions-radio ; un enlèvement/livraison systématique conduirait à une extension d'un système déjà existant, soit par exploitation directe d'une flotte de camions/camionnettes, soit par voie de sous-traitance. La Société n'a pas, actuellement, d'implantation hors de France, mais cette situation peut évoluer ; en tout état de cause, elle dispose de correspondants susceptibles de jouer dans les pays européens, ou dans certains d'entre eux, un rôle analogue à celui de TTA en France, et d'assurer un enlèvement-livraison à domicile soit directement, soit par matériel affrété, en exerçant un contrôle très strict du déroulement des opérations.

(1) Les réflexions ci-dessous ont été proposés à partir d'une étude des implantations et de l'activité de TTA ; elles ne reflètent pas obligatoirement les intentions de la société.

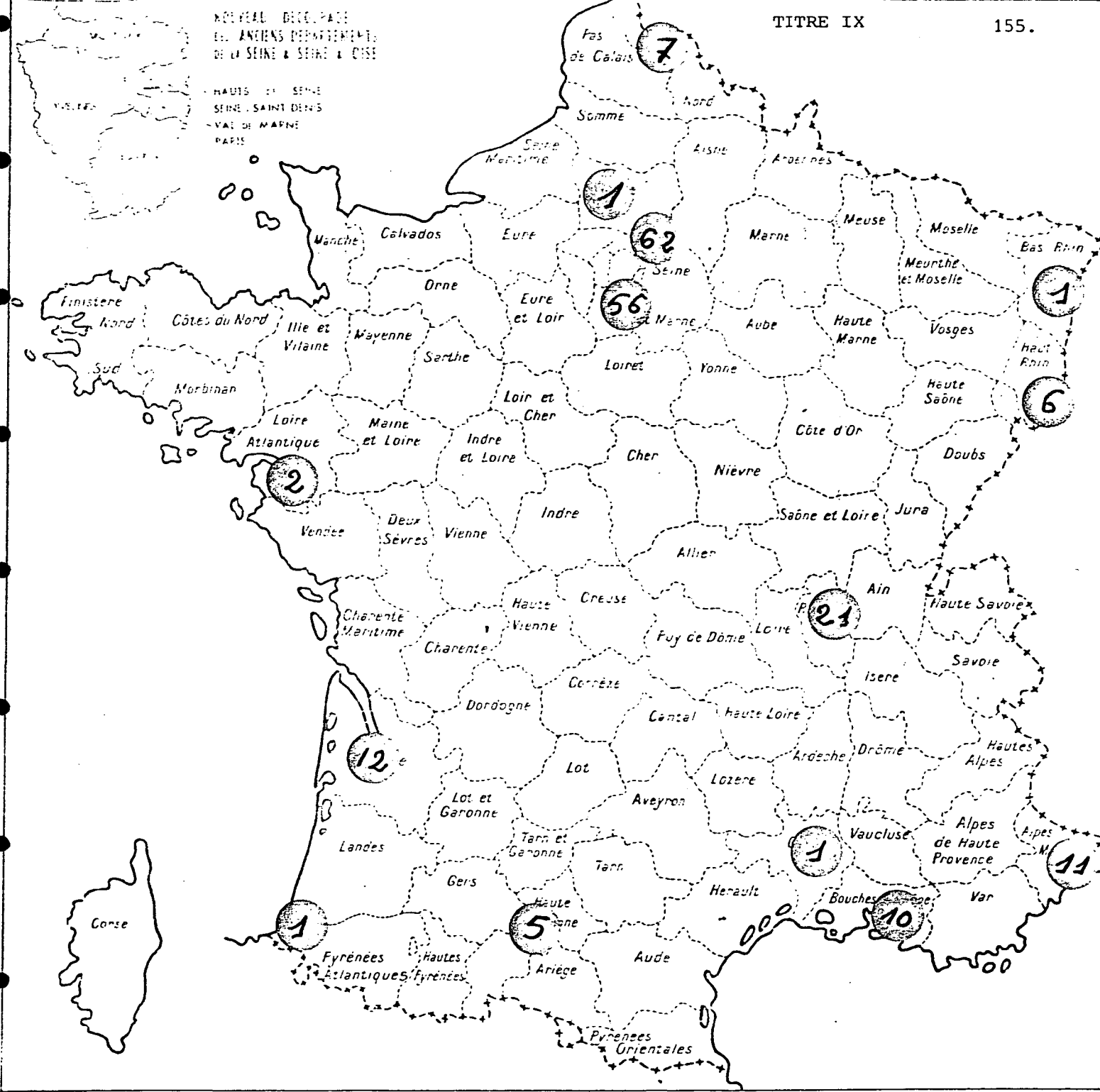
(2) Une agence en cours de création à Nice)

CARTE 17 - UN EXEMPLE : L'IMPLANTATION DES AGENCES TTA
SUR LES AEROPORTS FRANCAIS



NOUVEAU DECRET-PAGE
DES ANCIENS DEPARTEMENTS
DE LA SEINE & SEINE & OISE

HAUTS DE SEINE
SEINE-SAINT-DENIS
VAL DE MARNE
PARIS



FLAMBO Paris - 304 D

CARTE 18 - IMPLANTATION DES AGENTS ET GROUPEURS DE FRET AERIEN
SUR LES AEROPORTS FRANCAIS

XX

nombre d'agents et de groupeurs sur chaque aéroport

- connaissance du marché : par définition, TTA prospecte une clientèle déjà acquise au transport aérien, et une orientation vers la messagerie air-route devrait entrer dans la logique du développement de la société.
- transport aérien : il n'entre pas dans la "tradition" des agents et groupements de fret aérien d'exploiter directement une flotte d'avion, leur vocation étant au contraire de mettre en concurrence les différents transporteurs. On peut éventuellement admettre que pour l'exploitation d'un marché très spécifique, une entorse soit faite à cette politique, mais il est plus vraisemblable que, compte tenu des habitudes professionnelles, un groupement de fret aérien s'orienterait vers la formule de l'allotement(1), ce qui permettrait en particulier d'utiliser les diverses possibilités du réseau aérien intérieur français au départ des 8 principaux centres régionaux, mais également, au départ d'escalas secondaires, ce qui éviterait, dans bon nombre de cas, un préacheminement routier, éventuellement trop long.
- Equipement informatique : le suivi permanent du trafic de messageries est impérativement nécessaire, mais devrait être obtenu à l'aide des équipements en cours de mise en exploitation pour l'ensemble du trafic traité par la Société.
- problèmes douaniers : la solution de ces problèmes devrait être facilitée du fait de la nature même des activités de TTA qui, en tant que transitaires, a une très grande pratique des opérations et administrations douanières.

En résumé, s'il ne semble pas, a priori, que la vocation d'un groupement de fret soit d'assurer de domicile à domicile, le transport rapide de messageries, la position que ce type d'entreprise a sur le marché du transport des messageries rapides, devrait conduire à certaines initiatives, éventuellement en coopération avec certaines compagnies aériennes ; le fait de disposer d'agences actives sur les principaux aéroports, en contact direct avec la clientèle, devrait aider à un développement rapide du marché.

(1) ou de l'affrètement.

TITRE X : PROBLEMES REGIONAUX

O. INTRODUCTION

L'étude précédente a été menée au plan national ; le choix des villes-centres a été fait dans ce contexte général. Le présent chapitre a pour but de préciser le rôle de quatre des centres retenus, en particulier dans le cadre d'un système autonome de transport de messageries rapides. Il s'agit de Bordeaux, Clermont Ferrand, Marseille et Nantes.

N'ont pas été étudiés de façon spécialement approfondie les cas de l'aéroport de l'Est de la France, Lyon, Toulouse et Paris, sur lesquels un bref commentaire est néanmoins proposé.

Aéroport de l'Est de la France

La desserte de l'Est de la France peut être envisagée par trois sites : Metz ou Nancy, Strasbourg, ou Bâle-Mulhouse. Metz ou Nancy permettent dans de bonnes conditions, une desserte de la Lorraine, mais leur arrière-pays, bien que débordant éventuellement sur le Luxembourg et la Sarre, est limité vers l'Ouest par la zone d'influence des aéroports de la Région Parisienne, et spécialement de Roissy où devrait, en toute logique, être implanté le centre principal de tri français. Le choix reste donc limité entre Strasbourg-Entzheim, et l'aéroport international de Bâle-Mulhouse : compte tenu de son ouverture sur le marché tri-national, du trafic de fret déjà réalisé et des efforts faits par les compagnies aériennes, les intermédiaires de fret et l'aéroport lui-même, il semble que le centre aéroportuaire de Bâle-Mulhouse soit le mieux situé : le système autoroutier permet la mise en place de circuits routiers rapides ; les centres urbains d'Alsace (Mulhouse, Colmar, Strasbourg), et de Franche-Comté (Belfort-Montbéliard ; Besançon) sont au maximum à environ deux heures de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ce qui permet l'organisation de circuits routiers dans de bonnes conditions. Les villes plus éloignées - Nancy, Metz, Dijon - subissent, compte tenu de la structure radiale du réseau autoroutier, l'attraction de Paris et, pour Dijon, de Lyon. Le choix de Bâle-Mulhouse, qui a traité 20 000 tonnes de fret en 1978, contre 1 250 tonnes à Strasbourg-Entzheim, se justifie également par la possibilité de desservir dans de bonnes conditions le Sud-Ouest de la R.F.A. (ce qui serait également possible de Strasbourg-Entzheim), mais également le Nord et le Nord-Ouest de la Suisse. On peut admettre qu'une messagerie collectée à domicile vers 16 h dans la zone figurant sur la Carte n° 19 serait embarquée au cours de la nuit à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour livraison le lendemain dans l'ensemble de l'Europe.

Aéroport de Lyon-Satolas

La localisation de Lyon au centre d'un système autoroutier complet et complexe permet de regrouper à Lyon, avant 20 h, l'ensemble du trafic originaire de la Basse Vallée de la Saône depuis Châlon-Beaune, de la Haute Vallée du Rhône, depuis Valence, de la région spéphanoise, des grandes villes de Savoie et du Dauphiné. L'achèvement du réseau routier de l'AREA mettra, par ailleurs, Genève à faible temps de parcours de Satolas, et Dijon se situe à la limite des zones d'influence de Paris et de Lyon. L'équipement, en matière de fret de l'aéroport de Lyon-Satolas et ses aménagements permettent de recevoir un trafic de messageries dans de bonnes conditions.

Aéroport de Toulouse-Blagnac

La mise en service progressive de l'Autoroute des Deux Mers et de la rocade de Toulouse permet de concentrer sur Toulouse le trafic d'une zone comprise dans le périmètre Tarbes-Agen-Cahors-Albi-Carcassonne, avec une extension possible sur Béziers et Perpignan, mais il convient de souligner le fait que Toulouse de trouvant en bout de ligne dans le schéma de réseau aérien précédemment suggéré, il sera nécessaire de regrouper les messageries à l'aéroport de Toulouse-Blagnac dès la deuxième partie de l'après-midi, ce qui nécessiterait une prise en charge très tôt (sans doute vers midi) dans les agglomérations les plus éloignées telles que Perpignan ou Béziers. La mise en service de la nouvelle aérogare de fret doit offrir toutes possibilités pour un trafic de messageries.

Aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Paris-CDG étant utilisé comme centre de transit principal en France, les opérations de tri y seront effectuées à une heure assez tardive, dans le cas d'un réseau autonome, et peuvent l'être jusqu'au tout début de matinée, si le transport des messageries était assuré par les vols passagers quittant Paris pour l'Europe le matin. Dans ces conditions, et compte tenu de la structure du réseau autoroutier, on peut admettre que l'arrière-pays de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle recouvrirait les agglomérations principales de Normandie, du Nord et de la Lorraine. Les agglomérations situées sur les autoroutes Océane, Aquitaine, du Soleil, et ultérieurement du Centre, jusqu'à 250-300 km, peuvent être regroupées le cas échéant à Orly (cas de transport de messageries assuré par les avions de ligne régulière) ou acheminées directement vers Paris-CDG si l'on tient compte dans les délais du temps nécessaire à la traversée de la Région Parisienne. Dans différents cas, une mise au point d'un système de navettes fréquentes et rapides entre Orly et C.D.G. devra être envisagé.

La Carte n° 19 schématise les arrière-pays des quatre aéroports étudiés ci-dessus.

1. L'AEROPORT DE BORDEAUX-MERIGNAC

L'arrière-pays de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a été défini en établissant des courbes isochrone (70 km/h sur les nationales, 115 km/h sur les autoroutes et, en tenant compte des autoroutes en cours d'achèvement (autoroute Aquitaine vers le Nord et Autoroute des Deux Mers vers Toulouse) et de la rocade de Bordeaux qui permettra d'éviter les encombrements du boulevard périphérique, source de retards et d'irrégularité.

Des circuits de ramassage dans la zone située à moins de deux heures de Mérignac doivent permettre de drainer dans de bonnes conditions l'ensemble de la région bordelaise, le sud de Poitou-Charente jusqu'à la Rochelle où se rencontrera l'attraction de Nantes-Château Bougon, et jusqu'à Poitiers où se rencontrera l'attraction de Paris, et la Basse Vallée de la Garonne jusqu'à Agen où se rencontrera l'attraction de Toulouse-Blagnac.

En revanche, la desserte des Pyrénées Atlantiques dont les centres principaux sont situés à plus de trois heures de route de Mérignac (Pau, Bayonne) posera quelques problèmes et nécessitera probablement la mise en place de liaisons rapides spécialisées.

Si l'on considère les diverses hypothèses de mise en place d'un réseau de transport de messageries rapides (TITRE V à IX), la situation de Bordeaux-Mérignac peut être caractérisée de la façon suivante :

- Système autonome de transport de messageries rapides

L'escale de Bordeaux-Mérignac sera, compte tenu de la localisation, tête de ligne d'un réseau européen, ce qui conduit à envisager sur l'aéroport seulement des opérations de regroupement de transfert camionnette-avion ou vice-versa, avec stockage de très courte durée et pré-tri éventuel, ce qui nécessitera qu'un espace couvert de faibles dimensions et un espace de parking nécessaire à la présence simultanée en fin d'après-midi et en début de matinée de 5 à 10 véhicules correspondant au nombre de tournées qu'il conviendra de prévoir. Ces véhicules auront à séjourner durant toute la nuit sur le parking côté ville et devront s'y concentrer entre 17 et 19 heures le soir et se disperser vers 7 ou 8 heures le matin, en fonction des possibilités de la douane. Le personnel nécessaire à l'escale (hors personnel commercial) sera très réduit, les opérations de chargement et de déchargement pouvant être confiées aux chauffeurs ; un véhicule sera nécessaire pour le transfert à l'avion, mais un véhicule utilisé pour les tournées routières pourra jouer ce rôle. Par ailleurs, il convient de prévoir une permanence de façon que les expéditeurs puissent déposer ou retirer les colis à toute heure du jour, si les opérations de livraison et d'enlèvement ne sont pas faites à domicile : un bureau sera donc nécessaire, en dehors de la surface de stockage, il devra être accessible au public.

L'organisation des "tournées" de livraison-collecte dépendra naturellement de l'importance du trafic et de la localisation des expéditeurs. L'ensemble de l'arrière-pays défini précédemment peut être "couvert" par les tournées suivantes. :

- Bordeaux et périphérie dans un rayon de 30 km
- Bayonne et région
- Pau et région
- Agen et Vallée du Rhône
- Périgueux -Angoulême
- Charente-Maritime

Naturellement seule l'expérience permettrait de déterminer la structure exacte des circuits à mettre en place.

La présence de la douane ne sera sans doute pas nécessaire au départ, les opérations pouvant être centralisées à Paris, ou sur la dernière escale française; en revanche, elle sera probablement nécessaire à l'arrivée de l'avion et aussi tôt que possible le matin pour les opérations de dédouanement qui n'auront pas pu être faites à Paris. Les opérations douanières seront, en tout état de cause, facilitées du fait que les départs pourraient avoir lieu en fin de soirée et les arrivées en fin de nuit, et qu'une extension relativement modérée de l'amplitude horaire du fonctionnement des services douaniers, peut sans doute être envisagée.

L'aéroport de Bordeaux étant tête de ligne, il sera enfin nécessaire de disposer d'un avion utilisé de nuit pour une liaison telle que, par exemple, Bordeaux-Clermont Ferrand-Paris-Londres. Cet avion pourra être, soit un avion appartenant à l'exploitant du réseau de messageries, mais utilisé de jour à d'autres fins, soit un avion utilisé de jour pour assurer, par exemple, des liaisons régulières. Plusieurs possibilités peuvent être envisagées : en particulier la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux envisageant un développement d'un réseau régional susceptible d'être exploité par avion de 20 places; on peut par exemple poser l'hypothèse d'une utilisation de nuit, pour le transport de messageries; d'avions utilisés le jour pour le transport de passagers : ce pourrait être le cas, au moins dans une première phase de développement d'avion du type EMB Bandeirante, dont le délai de transformation, compte tenu de la nature des messageries à transporter, devrait être faible.

Compte tenu des heures d'arrivée et de départ des avions telles qu'on peut les programmer à Bordeaux-Mérignac, il n'y a pas d'incompatibilité avec les heures d'ouverture de l'aéroport.

- Développement vers l'aérien des systèmes routiers de messageries rapides

Cette orientation posera des problèmes comparables à ceux qui ont été analysés ci-dessus. Le TITRE IV a analysé plusieurs hypothèses.

. mise en place du système Jet-Service Air Jet

Dans l'optique de la mise en place de son réseau de nuit destiné à compléter ses services routiers, Air Jet a obtenu des droits de trafic sur les liaisons Lyon-Bordeaux et Avignon-Bordeaux. Il ne semble pas que l'exploitation de ces lignes, et en premier lieu de l'axe Lyon-Bordeaux soit prévue dans le court terme. Mais le Groupe Jet Service a récemment créé une

filiale à Bordeaux ce qui souligne sa volonté de développer son trafic dans le Sud-Ouest. A terme donc, et compte tenu en particulier du caractère excentrique de Bordeaux par rapport à l'Europe, la logique de développement de Jet Service (qui vient également de créer une filiale à Bruxelles) devrait conduire cette société à raccorder Bordeaux à son réseau aérien.

le cas d'IPEC a également été évoqué précédemment bien que cette société n'ait pas fait état de projets de transfert de son trafic vers l'avion ; mais elle prévoit, en revanche, d'augmenter très sensiblement le nombre de ses centres en France : Bordeaux est l'un des centres envisagés. IPEC ayant des activités centrées en premier lieu aux Pays-Bas, en R.F.A. et en Grande-Bretagne, la logique de son développement oriente vers un transfert vers l'avion d'une part du trafic, spécialement sur les distances longues, si les délais d'acheminement et la qualité de service doivent être maintenues à l'échelle de l'Europe.

- Extension des systèmes de transport de messageries faisant appel à l'avion

C'est le cas de TAT Express qui est déjà implanté à Bordeaux-Mérignac, d'où il dessert l'ensemble de la région bordelaise (30 km). L'implantation de la société dans l'ensemble de la région est relativement légère, et dans aucun des centres (Agen, Biarritz, La Rochelle, Pau), la livraison et l'enlèvement à domicile ne sont actuellement assurés. Il semble donc qu'il demeure de larges possibilités de développement, tant par la création de nouveaux centres (Angoulême, Cognac, Périgueux, Bergerac, Marmande et la vallée de la Garonne), que par un développement des enlèvements-livraisons à domicile dans les centres déjà desservis selon la formule "aéroport-restant". Actuellement, il semble qu'une partie du trafic soit acheminée par la route vers Paris, ou par la route vers Béziers pour un acheminement aérien vers Paris ; un développement substantiel du trafic devrait logiquement conduire à envisager à terme, une liaison aérienne au départ de Bordeaux, surtout si le système TAT Express déborde les frontières nationales vers la Grande-Bretagne et la R.F.A.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les compagnies régulières de transport de passagers

Il a été indiqué qu'Air Inter s'intéressait à ce marché et qu'une association entre les compagnies intérieures françaises (Air Inter, TAT, EAS, CAL, ..) et les compagnies étrangères pouvait être une voie vers la mise en place d'un système européen. Bordeaux-Mérignac, en tant qu'escale d'Air Inter, constituerait naturellement une escale d'un système européen ; les colis de messageries devant être traités comme des bagages, une initiative dans ce domaine ne devrait avoir que peu d'incidence sur le fonctionnement de l'aéroport, tout au moins si l'enlèvement et la livraison à domicile sur une large zone ne sont pas prévus. Il convient cependant, de souligner que l'implantation aéroportuaire en Aquitaine est sensiblement moins dense que dans d'autres régions telles que la Bretagne ou la côte méditerranéenne ; si on peut concevoir dans ces deux dernières régions un système "aéroport-restant" conduisant à déposer et à retirer les colis à l'aéroport, ou des circuits

de livraison purement urbains, le service rendu en Aquitaine serait beaucoup moins bon : dans ces conditions, il faudrait donc prévoir un système de tournées dans une zone beaucoup plus large où seraient prévus des dépôts (Arcachon, Mont de Marsan, Périgueux, Angoulême, etc..) reliés en fin d'après-midi et le matin à Mérignac. Dans ce cas, des installations appropriées devront être prévues dans l'aérogare passagers (ou éventuellement dans l'aérogare fret), de façon à accélérer les procédures d'embarquement.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les intermédiaires de fret

Le nombre de transitaires implantés à Mérignac est relativement faible, mais deux des groupes susceptibles de participer à la mise en place d'un réseau national sont présents (SCAC et TTA), en dehors des transitaires locaux solidement implantés et susceptibles d'aider au développement d'air-route, quelle qu'en soit la nature.

2. L'AEROPORT DE CLERMONT-FERRAND AULNAT

L'arrière-pays de l'aéroport de Clermont-Ferrand Aulnat a été défini en établissant les courbes isochrones au départ d'Aulnat, en tenant compte des itinéraires les plus rapides (amorce de l'autoroute Clermont-Lyon) actuels, mais sans tenir compte du projet d'autoroute Clermont-Paris qui élargira très sensiblement l'arrière-pays d'Aulnat vers le Nord.

Cet arrière-pays rencontre celui de Lyon-Satolas dont dépendent Saint-Etienne, Roanne et éventuellement Le Puy.

Des circuits de livraison et d'enlèvement à domicile dans une zone située à moins de deux heures d'Aulnat doivent permettre de drainer dans de bonnes conditions l'ensemble des agglomérations économiquement importantes (Clermont, Thiers, Riom, Issoire, Vichy) ainsi que Moulins et Montluçon. Un certain nombre de villes importantes (Limoges), ou moyennes (Tulle, Brive, Aurillac) sont situées à environ trois heures de Clermont-Ferrand : leur desserte devra être envisagée par le moyen de liaisons de rabattement rapides.

Si l'on considère les divers hypothèses de mise en place d'un réseau de transport de messageries rapides (TITRE V à IX), la situation de Clermont-Ferrand Aulnat peut être caractérisée de la façon suivante :

- Système autonome de transport de messageries rapides

Compte tenu de sa localisation, l'escale de Clermont-Ferrand Aulnat joue essentiellement le rôle d'une escale sur une liaison provenant du Sud (Bordeaux, Toulouse ou Marseille) et se dirigeant vers Paris et les au-delà étrangers (Grande-Bretagne, Bénélux, R.F.A.). Dans une phase ultérieure de développement du réseau, une liaison transversale pourrait éventuellement être envisagée vers une escale de sortie du territoire français à Bâle-Mulhouse, par exemple, mais cette hypothèse ne pourrait se réaliser qu'à terme, et, en dehors d'éventuels transferts de colis d'avion à avion, ne modifierait pas sensiblement le caractère de l'escale d'Aulnat.

Dans ces conditions, on ne doit donc envisager à Aulnat que des opérations de regroupement de colis sur l'aéroport, de stockage de courte durée et de pré-tri éventuel, ce qui ne nécessitera qu'un espace couvert de faibles dimensions et un espace de parking nécessaire à la présence simultanée, en fin d'après-midi, pendant la nuit et le matin, de 5 à 10 véhicules correspondant au nombre de tournées qu'il conviendra de prévoir : l'heure d'arrivée des véhicules se situera vers 18-20 heures, et l'heure de dispersion, le matin dès que l'autoriseront les horaires d'ouverture de la douane.

Comme dans les autres escales, il conviendra de prévoir une permanence de façon que les expéditeurs puissent déposer ou retirer les colis à toute heure du jour lorsque les opérations de livraison et d'enlèvement

ne seront pas prévues à domicile : un bureau commercial sera donc nécessaire en dehors des surfaces de stockage évoquées ci-dessus.

L'aérogare ne dispose pas d'installations fret proprement dites, mais les bâtiments de l'ancienne aérogare sont adaptables sans frais importants et disposent à proximité immédiate d'un parking suffisamment vaste.

L'organisation des tournées de livraison-collecte dépendra naturellement de l'importance du trafic et de la localisation des expéditeurs. L'ensemble de l'arrière-pays défini précédemment peut être "couvert" par les tournées suivantes:

- . agglomération clermontoise et Riom
- . région de Thiers
- . région d'Issoire
- . Moulins-Vichy
- . Montluçon
- . Limoges
- . Brives - Tulle
- . Aurillac

Naturellement, seule l'expérience permettrait de déterminer la structure exacte des circuits à mettre en place. La présence de la douane ne sera sans doute pas nécessaire au départ, les opérations pouvant être centralisées à Paris ou sur la dernière escale française ; en revanche, elle sera probablement nécessaire à l'arrivée des avions, c'est-à-dire très tôt le matin, et dès que cela sera possible pour les opérations de dédouanement. Aulnat étant une escale intermédiaire, la présence du personnel aéroportuaire sera nécessaire pendant une partie de la nuit, mais l'aéroport possède une expérience en ce domaine du fait de l'exploitation du réseau postal métropolitain de nuit.

Il semble que la région dispose d'entreprises de transport (Rivoire, Transports Issoiriens) aptes à assurer les services de livraison-collecte à domicile, dans la mesure où elles n'orientent pas systématiquement leur activité vers d'autres aéroports tels que Lyon ou Paris.

- Développement vers l'aérien des systèmes routiers de messageries rapides

Cette orientation posera des problèmes comparables à ceux qui ont été évoqués ci-dessus. Dans les conditions présentes, il semble que seul Jet Service Air Jet ait envisagé à terme une desserte de Clermont-Ferrand, encore que les droits de trafic demandés et accordés ne concernent pas Clermont-Ferrand, où Jet Service dispose d'une agence. Néanmoins, l'essentiel du trafic sur longue distance étant orienté dans le sens Nord-Sud, la société devrait, avec le développement de son trafic, doubler ses liaisons Paris-Marseille direct Paris-Lyon-Marseille, à terme. Clermont-Ferrand constitue l'une des escales intermédiaires possibles.

- Extension des systèmes de transport de messageries faisant déjà appel à l'avion

C'est le cas de TAT Express qui n'est encore que très faiblement implantée dans la région puisqu'elle ne dispose que d'un centre à Clermont-Ferrand et un centre à Aurillac (service "aéroport restant"). Le développement de TAT Express qui, compte tenu des accords passés avec Air Alpes, devrait également s'implanter à Roanne, conduira également à une desserte à domicile, autour de Clermont-Ferrand dans un rayon d'une trentaine de kilomètres, ce qui devrait permettre d'étendre la zone d'action jusqu'à Riom, Issoire, et probablement Thiers.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les compagnies régulières de transport de passagers

Il a été indiqué qu'Air Inter s'intéressait à ce marché et qu'une association entre les compagnies intérieures françaises (Air Inter, TAT, EAS, CAL, ...) et les compagnies étrangères pouvait être une voie vers la mise en place d'un système européen. Clermont-Ferrand Aulnat, en tant qu'escale d'Air Inter constituerait naturellement une escale d'un système européen; les colis de messageries devant être traité comme des bagages et les opérations de douane étant regroupées dans les deux sens à Paris, une initiative dans ce domaine ne devrait avoir que peu d'incidence sur le fonctionnement de l'aéroport.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les intermédiaires de fret

Le nombre de transitaire intéressé au transport aérien est faible à Clermont-Ferrand, ce qui risque de constituer un handicap dans le cas d'initiative prise par ce secteur professionnel.

3. L'AEROPORT DE MARSEILLE MARIGNANE

L'arrière-pays de l'aéroport de Marseille-Marignane a été défini en établissant des courbes isochrones au départ de Marignane, le long des itinéraires les plus rapides, et en particulier, en utilisant le réseau d'autoroutes vers Lyon, le Languedoc, Toulon et Nice (70 km/h sur les routes nationales, et 115 km/h sur les autoroutes).

Des circuits de livraison, et d'enlèvement à domicile dans une zone située à moins de 2 heures de Marignane doivent permettre de drainer dans de bonnes conditions l'ensemble de la région marseillaise et de l'étang de Berre, l'Est du Languedoc, la vallée du Rhône jusqu'à Valence, la côte méditerranéenne presque jusqu'à Nice. La zone d'attraction de Lyon sera rencontrée vers Valence et la zone d'attraction de Toulouse vers Béziers. Il est évident que la desserte systématique des centres secondaires des Alpes du Sud et des Cévennes présentera des difficultés, mais le potentiel de trafic que l'on peut attendre dans ces régions est très faible et doit pouvoir être négligé au moins dans une première étape.

Si l'on considère les divers hypothèses de mise en place d'un réseau de transport de messageries rapides (TITRE V à IX), la situation de Marseille-Marignane peut être caractérisée de la façon suivante :

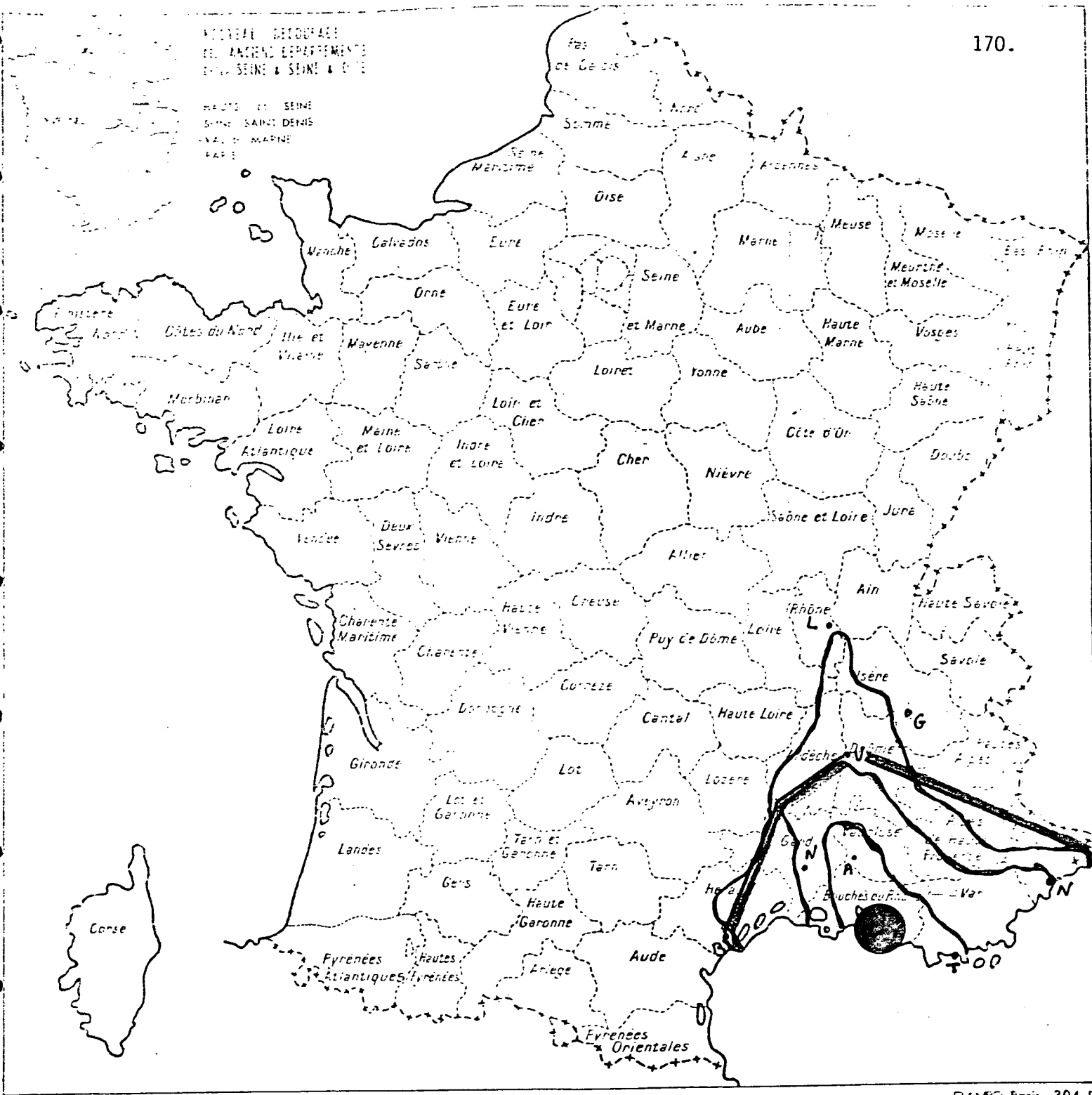
- Système autonome de transport de messageries rapides

Compte tenu de sa localisation, l'escale de Marseille Marignane peut jouer un double rôle de tête de ligne en direction des pays du Nord de l'Europe (Grande-Bretagne, Bénélux, Allemagne, Scandinavie), et de dernier point français desservi sur des lignes à destination de l'Italie, de l'Espagne ou du Maghreb.

Dans une première phase (création de liaisons vers le Nord, pour lesquelles l'aéroport de Marignane serait l'escale de départ), on ne devra envisager que des opérations de regroupement sur l'aéroport, de transfert camionnette-avion et vice-versa, avec stockage de très courte durée, et pré-tri éventuel ce qui nécessitera un espace couvert de faibles dimensions et un espace de parking nécessaire à la présence simultanée en fin de journée et en début de matinée, de 5 à 10 véhicules correspondant au nombre de tournées qu'il conviendra de prévoir. Ces véhicules auront à séjourner durant toute la nuit sur le parking côté ville, et devront s'y concentrer entre 17 et 19 h pour se disperser le lendemain matin vers 7-8 h, en fonction des possibilités de la douane. Le personnel nécessaire à l'escale (hors personnel commercial sera très réduit, les opérations de changement et de déchargement pouvant être confiée aux chauffeurs ; un véhicule sera nécessaire pour le transfert à l'avion, mais un des véhicules utilisés pour les tournées routières pourra jouer ce rôle. Par ailleurs, il convient de prévoir une permanence de façon que les expéditeurs puissent déposer ou retirer les colis à toute heure du jour, lorsque les opérations de livraison et d'enlèvement à domicile ne seront pas prévues : un bureau sera donc nécessaire en dehors de la surface de stockage évoquée ci-dessus ; la disponibilité de ces locaux ne

NOUVEAU DÉCOUPAGE
DES ANCIENS DÉPARTEMENTS
DE LA SEINE & SEINE & OISE

HAUTE SEINE
SEINE SAINT DENIS
VAL DE MARNE
PARIS



CARTE 22 : L'ARRIERE PAYS DE MARSEILLE MARIGNANE
(courbes isochrones 1H - 2H - 3H)

doit poser aucun problème à Marignane (par exemple dans le hangar Aviation Civile Générale ou dans la zone fret).

L'organisation des "tournées" de livraison-collecte dépendra naturellement de l'importance du trafic et de la localisation des expéditeurs. L'ensemble de l'arrière-pays défini précédemment peut être "couvert" par les tournées suivantes :

- . . agglomération marseillaise
- . Fos et Etang de Berre
- . Montpellier-Béziers
- . Nîmes-Arles
- . Avignon et Vaucluse
- . Nord de la Basse Vallée du Rhône
- . Toulon
- . Nice

Naturellement, seule l'expérience permettrait de déterminer la structure exacte des circuits à mettre en place.

Au cours de cette première phase, la présence de la douane ne sera sans doute pas nécessaire au départ, les opérations pouvant être centralisées à Paris ou sur la dernière escale française ; en revanche, elle sera probablement nécessaire à l'arrivée de l'avion et aussi tôt que possible le matin, pour les opérations de dédouanement. Les opérations douanières seront, en tout état de cause, facilitées du fait que le départ des avions vers le Nord pourra avoir lieu relativement tôt le soir, et les arrivées relativement tard, en fin de nuit, et qu'une extension de l'amplitude horaire de fonctionnement des services douaniers peut sans doute être envisagée.

L'aéroport de Marseille-Marignane étant, comme Bordeaux-Mérignac, une tête de ligne, il sera nécessaire d'y disposer d'un avion utilisé de nuit pour une liaison telle que Marseille-Lyon-Paris-Bénélux. Cet avion pourra soit être exploité entièrement par l'organisme gestionnaire du service de messageries, mais devra dans ce cas trouver une seconde utilisation de jour, soit être affrété à une compagnie aérienne l'exploitant de jour, par exemple pour le transport de passagers, dans la mesure où il s'agira d'un avion convertible.

Compte tenu des heures d'arrivée et de départ des avions telles qu'on peut les programmer à Marseille-Marignane, il n'y a pas incompatibilité avec les heures d'ouverture de l'aéroport.

Dans une seconde phase (liaisons vers l'Europe du Sud et vers le Maghreb), l'activité de nuit devrait être plus intense : tri et transbordements sur l'aéroport, stockage de plus longue durée, opérations douanières en dehors des heures habituelles d'ouverture des services des douanes, présence pendant toute la nuit d'équipes de manutention.

- Développement vers l'aérien des systèmes routiers de messageries

Cette orientation posera des problèmes comparables à ceux qui ont été analysés ci-dessus. Le TITRE VI a analysé plusieurs hypothèses

. mise en place du système Jet Service Air Jet

Dans l'optique de la mise en place de son réseau de nuit destiné à compléter ses services routiers, Air Jet a obtenu des droits de trafic sur les liaisons Paris-Marseille et Paris-Lyon-Marseille, et envisage dans un premier temps, d'exploiter l'axe Paris-Marseille, de façon à transporter sur cette distance longue un trafic acheminé par des véhicules routiers devenus trop nombreux. La création de cette liaison aérienne de nuit, de même que la mise en place ultérieure (à une date non déterminée) de l'axe Paris-Lyon-Marseille conduisent à penser que Jet Service envisage également de faire de Marseille, où une filiale Jet Sud Sarl est déjà implantée l'un des centres principaux de son réseau français. Compte tenu des méthodes de travail de Jet Service (clients importants donc peu nombreux, mais assurant un service régulier, ce qui permet la mise en place de circuits de ramassage stable et "personnalisé"), il est vraisemblable que la zone desservie par Marseille devrait couvrir l'ensemble du Midi-Méditerranéen.

. le cas d'IPEC a également été évoqué précédemment bien que cette société n'ait pas fait état de projets de transfert de son trafic vers l'avion ; mais elle prévoit, en revanche, d'augmenter très sensiblement le nombre de ses centres en France : Marseille est l'un des centres envisagés. IPEC ayant des activités centrées en premier lieu aux Pays-Bas, en R.F.A. et en Grande-Bretagne, la logique de son développement oriente vers un transfert vers l'avion d'une part du trafic, spécialement sur les distances longues, si les délais d'acheminement et la qualité de service doivent être maintenues à l'échelle de l'Europe.

- Extension des systèmes de transport de messageries faisant déjà appel à l'avion

C'est le cas de TAT Express qui est déjà très fortement implanté dans l'ensemble du Midi méditerranéen, puisqu'elle y dispose de 12 centres (centres principaux et centres rattachés permettant une couverture à peu près complète du Languedoc-Roussillon (Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes), de la Basse Vallée du Rhône (Arles, Avignon, Orange, Cavailon), de la Côte d'Azur (Nice), seule la région côtière allant du Lavandou à Saint Raphaël n'est pas desservie. Actuellement, le trafic devant être acheminé vers le Nord de la France est préacheminé par route jusqu'à Béziers, où il utilise le vol de nuit de TAT. Il ne semble pas y avoir actuellement des raisons de transférer l'escale de TAT sur un aéroport autre que Béziers, encore que le préacheminement routier vers Béziers depuis les différents points de l'axe Nice-Bordeaux soit long, et que la capacité d'un seul vol Nord-Sud semble insuffisante, ce qui peut conduire la compagnie soit à doubler ses fréquences, soit à utiliser un avion de plus grande capacité. Un dédoublement de la ligne peut éventuellement conduire à réexaminer le site de la ou des escales dans le Midi de la France.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les compagnies régulières de transport de passagers

Il a été indiqué qu'Air Inter s'intéressait à ce marché et qu'une association entre les compagnies intérieures françaises (Air Inter, TAT, EAS, CAL, ...) et les compagnies étrangères pouvait être une voie vers la mise en place d'un système européen. Marseille-Marignane, en tant qu'escale d'Air Inter constituerait naturellement une escale importante d'un système européen ; les colis de messageries devant être traités comme des bagages et les opérations de douane étant regroupées dans les deux sens à Paris, une initiative dans ce domaine ne devrait avoir que peu d'incidence sur le fonctionnement de l'aéroport, d'autant plus que la densité des escales de départ des radiales vers Paris dans la région, ne conduit pas à considérer que la zone desservie par Marignane dépasserait de façon sensible la zone Marseille-Fos, et peut-être Arles et Avignon, jusqu'au jour où cette ville bénéficierait d'une liaison directe vers Paris.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les intermédiaires de fret

Si le nombre de transitaires implantés à Marseille-Marignane n'est pas très important, les principales sociétés y sont représentées (SCAC, TTA, Calber-son, Gondrand), et toute initiative prise par l'une d'entre elles trouverait obligatoirement un point d'appui à Marignane.

4. L'AEROPORT DE NANTES-CHATEAU BOUGON

L'arrière-pays de Nantes-Chateau Bougon a été défini en établissant des courbes isochrones (70 km/h sur nationales, 100 km/h sur route express, 115 km/h sur autoroute), et en tenant compte de l'itinéraire le plus rapide empruntant les ouvrages d'art (Pont de Saint Nazaire de façon à éviter la traversée de Nantes) et les autoroutes à péage. A terme, les courbes isochrones seront éloignées dans la zone Nord Loire par la future traversée de la Loire à Cheviré, et dans le Sud Loire par la voie express Nantes-Cholet.

Des circuits de ramassage dans la zone située à moins de deux heures de l'aéroport de Nantes-Chateau Bougon doivent permettre de drainer dans de bonnes conditions, en dehors de la région nantaise proprement dite, les agglomérations de Rennes, Angers, Vannes, La Roche, ainsi que le Choletais. Les villes plus éloignées poseront dans certains cas un problème, mais il est vraisemblable que l'attraction parisienne sera ressentie à Poitiers (3 heures de Paris), Tours et Le Mans (2 heures de Paris), et ceci doit les faire considérer comme étant en dehors de l'attraction nantaise. En revanche, le trafic de La Rochelle (malgré l'attraction de Bordeaux), et de Lorient, situées à moins de trois heures, de l'ensemble du Finistère et des Côtes du Nord, pose quelques problèmes qui peuvent être résolus, soit par la création d'un centre secondaire à Brest (dont le trafic ne justifierait pas la mise en exploitation d'avions de nuit, mais pourrait s'accomoder d'un transport par avions réguliers sur Paris), soit par la mise en place de circuits routiers spécialisés organisés au fur et à mesure du développement du trafic et utilisant le réseau de voies express qui, à terme rapproché, sera quasi continu de Brest à Nantes.

Dans ces conditions, le "drainage" de la zone proche (moins de deux heures) peut sans doute être assuré dans la seconde moitié de l'après-midi par véhicules suivant des itinéraires souples, s'adaptant à la demande (véhicules radio-téléphone). Les régions les plus éloignées : Côtes du Nord et Finistère devraient sans doute être reliées à Nantes Chateau Bougon par des véhicules à itinéraire fixe et à nombre d'arrêts limité (clients importants et centres locaux de groupage où les messageries devraient être déposées avant 14 heures ; des difficultés de liaison demeurerait seulement pour les régions de Lannion-Morlaix, qui, compte tenu de leur structure industrielle, peuvent fournir un potentiel de trafic non négligeable (électronique).

La région de l'Ouest de la France a été l'une des plus propices au développement des systèmes de transport de messageries rapides routières, puisqu'elle a vu la naissance et les premiers développements de l'organisation "France Express" et qu'elle compte plusieurs entreprises fortement implantées, soit sur le marché général des messageries (Prost et Verney), soit sur des marchés plus localisés (Graveleau), ou spécialisés (transport des vêtements du Choletais). Dans ces conditions, on peut penser que le ramassage et la livraison à domicile pourraient être confiées à des entreprises déjà implantées et qui pourraient dans certains cas, utiliser les services rapides déjà existant, quitte à modifier certains horaires ou itinéraires le cas échéant (à ce propos, il convient de souligner que plusieurs entreprises routières parmi les plus importantes et les plus efficaces (Prost, Verney), ont leur siège à Rennes, Nantes constituant un centre

d'exploitation important, mais second. En revanche, une entreprise importante comme Graveleau, dont le siège se trouve à proximité de Cholet, s'est implantée dans la Zone Industrielle Aéroportuaire, de façon, en particulier, à saisir les opportunités pouvant se présenter dans le domaine du transport aérien.

Si l'on considère les diverses hypothèses de mise en place d'un réseau de transport de messageries rapides (TITRE V à IX), la situation de Nantes-Chateau Bougon peut être caractérisée de la façon suivante :

- Système autonome de transport de messageries rapides

Le rôle de Chateau Bougon ne peut être que celui d'une escale simple quel que soit le type de réseau envisagé (centre principal de tri et de correspondance à Paris-CDG ou à Bâle-Mulhouse). Les opérations à prévoir ne peuvent être que des opérations de transfert camionnette-avion ou vice-versa avec stockage de très courte durée et pré-tri éventuel, ce qui ne nécessiterait qu'un espace couvert de faibles dimensions, et un espace de parking nécessaire à la présence simultanée à l'aérogare-fret de 5 à 10 véhicules légers correspondant au nombre de tournées qu'il conviendra de prévoir. Ces véhicules auront à séjourner de nuit sur le parking de l'aérogare, côté Ville, mais libéreront ce parking au cours de la journée, les tournées de livraison-collecte commençant très tôt le matin (en fonction éventuellement des heures d'ouverture du bureau de douane) et se terminant entre 18 et 20 heures du soir. Le personnel nécessaire (hors personnel commercial) peut être très réduit, les opérations de manutention et de chargement pouvant être confiées aux chauffeurs ; une camionnette de piste sera nécessaire, mais l'un des véhicules utilisés pour les tournées routières pourra jouer ce rôle. Par ailleurs, il convient de prévoir une permanence de façon que les expéditeurs puissent déposer ou retirer les colis à toute heure du jour, si cette opération n'est pas faite à domicile : un bureau sera donc nécessaire en dehors de la surface couverte de stockage.

L'organisation des "tournées" de livraison-collecte dépendra naturellement de l'importance du trafic et de la localisation des expéditeurs. L'ensemble de l'arrière-pays défini précédemment peut être "couvert" par les tournées suivantes :

- . Nantes (ville et périphérie dans un rayon de 30 km)
- . Angers-Saumur et partie de Choletais
- . Niort-Nord des Deux-Sèvres. Partie du Choletais
- . La Rochelle-La Roche sur Yon
- . Saint Nazaire-La Baule
- . Lorient - Vannes
- . Saint Malo-Rennes
- . Lannion-Saint Briec
- . Brest (Morlaix) et Nord Finistère
- . Quimper et Sud Finistère

Naturellement seule l'expérience permettrait de déterminer la structure exacte des circuits à mettre en place.

La présence de la douane ne sera sans doute pas nécessaire au départ, les opérations pouvant être centralisées à Paris ; à l'arrivée, en revanche, cette présence sera probablement nécessaire à l'arrivée de l'avion et aussi tôt que possible le matin, pour les opérations de dédouanement.

Les vols devraient avoir lieu en fin de soirée (ce qui ne doit pas poser de problème du point de vue de l'aéroport) mais, au retour en fin de nuit soit vers 4-5 heures.

- Développement vers l'aérien des systèmes routiers de messageries rapides

Cette orientation posera des problèmes comparables à ceux qui ont été analysés ci-dessus. Le Titre IV a analysé plusieurs hypothèses :

. mise en place du système Jet Service Air Jet

Comme il a été envisagé au TITRE IV, ce Groupe met en place un réseau aérien dont l'une des escales serait Nantes-Chateau Bougon, reliée en un premier stade à Lyon (droits de trafic obtenus).

Le Groupe dispose déjà d'une filiale à Nantes (Zone Portuaire), mais la mise en place d'une liaison aérienne de nuit, à terme, devrait poser la question d'une implantation dans la Zone Aéroportuaire. Compte tenu des méthodes du Groupe Jet Service (nombre limité de clients importants, ce qui permet une meilleure prévision et une meilleure stabilité des tournées, donc probablement un parc automobile relativement plus faible)

utilisation de l'avion par les grandes entreprises régionales de transport routier : cette hypothèse est sans doute plus lointaine, et, dans la mesure où de tels services seraient organisés au départ de la région, il n'est pas certain, pour des raisons historiques, que l'aéroport de Nantes-Chateau Bougon ait la situation la plus favorable : en effet plusieurs de ces entreprises ont leur siège à Rennes.

- . le cas de l'IPEC a également été évoqué précédemment ; cette société n'a pas encore fait état de projets de transfert de son trafic vers l'aérien ; mais elle prévoit, en revanche, d'augmenter très sensiblement le nombre de ses centres en France : Nantes se trouve parmi les centres envisagés. IPEC ayant des activités centrées en premier lieu aux Pays-Bas, en R.F.A. et en Grande-Bretagne, il semble qu'il soit dans la logique de son développement de transférer à terme, une partie de son trafic vers l'avion, si les délais d'acheminement et la qualité de service doivent être maintenus à l'échelle de l'Europe.

- Extension des Systèmes de transport de messageries faisant déjà appel à l'avion

C'est le cas de TAT Express (qui est déjà implanté à Nantes-Chateau Bougon, mais également à Saint-Nazaire), et dans les villes du Nord de la Bretagne, ainsi qu'à Rennes.

Actuellement, les zones de livraison et d'enlèvement à domicile ne dépassent pas 30 km autour des centres : une extension des marchés peut être obtenue par un élargissement de cette zone ce qui conduirait à une meilleure desserte à partir de Nantes, de la Vendée et du Nord des Deux Sèvres, et par la création de nouveaux centres à Quimper, Lorient et Vannes par exemple, dont le trafic pourrait être regroupé à Nantes par voie routière. Le développement des activités de TAT Express devrait donc se traduire par une augmentation du trafic du centre de Nantes, d'autant plus que la fusion TAT- Air Alpes devrait donner de nouvelles possibilités de liaisons, en particulier vers et de la région Rhône-Alpes.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les compagnies régulières de transport de passagers

Il a été indiqué que Air Inter s'intéressait à ce marché, et qu'une association entre les compagnies intérieures françaises (Air Inter, TAT, EAS, CAL, ...) et les compagnies étrangères, pouvait être une voie vers la mise en place d'un système européen. Nantes-Chateau Bougon, en tant qu'escale d'Air Inter constituerait naturellement une escale du système à envisager ; mais les colis de messageries étant traités comme des bagages, cette initiative n'aurait que peu d'incidence sur le fonctionnement de l'aéroport, la plupart des aéroports de l'Ouest étant également tête de lignes vers Paris.

- Mise en place d'un système de transport de messageries par les intermédiaires de fret

Bien que le nombre de transitaires implantés sur l'aéroport soit faible, il apparaît que les deux groupes les plus susceptibles de participer à la mise en place d'un tel système soient présents : TTA et SCAC.

TITRE XI : CONCLUSIONS

Nous avons regroupé sous ce titre, un certain nombre de réflexions accompagnées de recommandations et de suggestions.

- *La présente étude n'avait pas pour objectif de proposer une solution unique permettant d'utiliser, au plan de l'Europe, et spécialement du Marché Commun, l'avion et le transport routier pour accélérer l'acheminement des messageries, mais d'examiner l'opportunité de telles formules mixtes, les diverses voies possibles pour y parvenir, les obstacles à surmonter,...*

En fait, il apparait que la marché de la messagerie rapide, c'est-à-dire de colis pouvant atteindre théoriquement 40 kg mais que l'expérience situe à un niveau de 5-10 kg, est très difficile à cerner, par manque de statistiques officielles ou de données émanant des transporteurs très jaloux du secret professionnel.

Les recherches entreprises par l'Administration, l'I.R.T. en particulier, et auxquelles TRANSCONSULT a participé dans le cadre de cette étude, devraient permettre de mieux saisir l'importance des courants de trafic régionalisés et éventuellement départementalisés à destination des pays du Marché Commun et de vérifier le réalisme des hypothèses qui ont été utilisées dans le cadre de la présente étude. Il est souhaitable que ce programme d'étude, dont les résultats seront utiles à l'ensemble des modes de transport soit poursuivi et intensifié.

- *S'il n'est pas possible de chiffrer le trafic potentiel, du moins peut-on conclure des initiatives déjà prises et des projets en cours d'élaboration que les professionnels des divers milieux intéressés au transport de messageries, sont très conscients de la réalité du marché et de ses perspectives : c'est en effet, souvent, en faisant des estimations à partir de leur marché actuel et dans certains cas, captif, et compte tenu des appréciations que l'on peut faire sur la qualité actuelle du service rendu, que les professionnels du transport (routier et aérien) et du transit s'orientent vers une association de l'air et de la route pour accélérer et améliorer le trafic de messageries.*

Il est souhaitable que le développement des expériences actuelles, la réalisation des projets décrits dans l'étude et les initiatives nouvelles soient observés avec très grande attention ; des développements significatifs devraient intervenir au cours des cinq prochaines années.

- Les initiatives dans le domaine du transport rapide des messageries émaneront de la plupart des milieux intéressés au transport, qu'il s'agisse des administrations (Postes, Chemins de Fer, ...), des compagnies aériennes, d'entreprises ou de services de transport routier, d'intermédiaires de fret,...

Elles suivront des voies différentes pour aboutir à des systèmes géographique-ment plus ou moins étendus.

- mise en place d'un (ou de plusieurs) système autonome de transport air-route de messageries à l'initiative d'organismes américains (FEC) ou européens ;
- extension de systèmes air-route déjà existants ;
- utilisation de l'avion par des systèmes routiers de transport rapide de messageries ;
- création d'un produit "Air Cargo Express" par les compagnies aériennes régulières de transport de passagers ;
- mise en place d'un système de transport rapide par des intermédiaires spécialisés dans le transport de fret.

Chacun des initiateurs aborde le marché avec des atouts et des handicaps qui lui sont particuliers : connaissance approfondie du marché, expérience dans les deux modes de transport, expérience du commerce international, ...etc, mais le risque demeure qu'aucune des expériences en cours ou en projet n'aboutisse à un système complet couvrant l'ensemble du Marché Commun ou de l'Europe et que chacun des initiateurs cherche à résoudre de son côté, les problèmes qui se posent pour la mise en place du système et qui mériteraient sans doute d'être abordés sur un plan général, d'où une mauvaise utilisation des moyens et une moindre efficacité.

- Compte tenu de l'existence d'un besoin, des initiatives déjà prises et des problèmes à résoudre, il semble que trois voies puissent être envisagées :

1. Laisser-faire

Les diverses expériences en cours ou en projet se développeront et conduiront à un certain nombre de systèmes air-route juxtaposés pour la mise sur pied desquels des solutions partielles auront été trouvées, compte tenu du dynamisme des initiateurs. L'importance et le développement du marché sont tels que, en tout état de cause, des systèmes bilatéraux intéressant deux états, se développeront progressivement dès que le besoin apparaîtra de façon évidente, par exemple entre la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie et la France.

Le "laisser-faire" a certainement des avantages puisqu'il permettra à des expériences en cours et dont le développement prouve l'intérêt, d'augmenter leur marché dans une économie européenne, et plus généralement occidentale, interdépendante. Il est évident, en revanche, que les initiatives et développements auxquels on assistera se situeront dans les secteurs à moindre risque pour les entrepreneurs, dans une tradition que l'on pourrait qualifier "routière".

2. Mise en commun des expériences et des atouts des partenaires

On peut penser que, dans le seul cadre français, existent d'ores et déjà plusieurs expériences acquises et plusieurs ensemble de moyens qui, mis en commun, permettraient la mise en place de systèmes relativement complets, sans investissements considérables, et sans risques élevés. La France semble, dans ce domaine, présenter un avantage certain par rapport à ses partenaires. L'expérience et les moyens terrestres et aériens de Air France (expérience de la Postale de Nuit, portefeuille de droits de trafic vers l'étranger, capacités disponibles, ...), d'Air Inter (large implantation en province, capacités disponibles pour les préacheminements vers Paris, ...), de TAT (expérience de TAT Express, gestion d'un parc de véhicules routiers, implantation en province complémentaire de l'implantation d'Air Inter, ...), de Jet Service-Air Jet éventuellement (connaissance du marché et de la gestion d'un parc routier, début d'expérience aéronautique), et éventuellement de transitaires spécialisés dans le transport aérien (TTA, SCAC, ...) et d'autres partenaires, devraient faire l'objet au moins d'une tentative de mise en commun et de réflexion conjointe, ce qui permettrait peut-être de dégager une voie pragmatique de mise en place progressive d'un système air-route.

Il convient, certes, d'être réaliste et de tenir compte des réticences que l'on rencontrerait pour la mise en place d'une coopération entre des organismes parfois complémentaires, mais souvent concurrents. A défaut de résultats concrets allant dans la voie d'une coopération entre les divers organismes intéressés qui, à eux seuls, ne peuvent pas en tout état de cause couvrir l'ensemble du marché, du moins la confrontation d'expériences permettrait-elle de définir, de préciser et d'aider à résoudre les problèmes administratifs et d'exploitation qui se poseront, que l'on achemine vers la mise en place de vols spéciaux de nuit, vers une utilisation systématique de vols passagers ou vers un système mixte : problèmes douaniers, problèmes de réglementation du transport aérien, contrat et documents de transport, responsabilité, organisation des services de collecte et de livraison, transfert entre les aéroports parisiens, organisation des escales sur les aéroports de province, problèmes tarifaires, prospection commerciale coordonnée, ...

Si la coopération envisagée devait conduire à des résultats concrets, il est fort vraisemblable qu'elle n'aboutirait pas à un système entièrement homogène et satisfaisant pour l'esprit, mais elle permettrait sans doute, de façon pragmatique, d'aboutir rapidement, mais progressivement, à des résultats pratiques, satisfaisants, en particulier pour les économies régionales.

3. Mise en place d'un système autonome

Cette voie est sans doute la plus satisfaisante pour un esprit cartésien, mais nécessitera des discussions préalables longues et peut-être difficiles, compte tenu d'intérêts divergents et de situations acquises dans certains domaines.

En effet, et à titre d'exemple :

- . la nouvelle société aura un statut (national ou international) sans doute difficile à définir (cf. longueur des discussions préalables aux créations de sociétés multinationales dans le domaine du transport aérien : Air Union, Air Maghreb,...).
- . la nouvelle société devra obtenir des droits de trafic déjà détenus par les compagnies nationales et ne pourra le faire qu'avec leur accord, ... ou leur bienveillance neutralité.
- . la nouvelle société devra avoir la maîtrise du transport de domicile à domicile, dont celle des moyens aériens et routiers de transport (cf. FEC aux Etats-Unis ou TAT Express en France), mais cela risque de poser des problèmes différents dans chacun des pays desservis, compte tenu des différences de réglementation et parfois de privilèges ou de situations acquises.
- . la nouvelle société devra mener simultanément, dans chaque pays, des discussions avec les administrations concernées par le système à mettre en place (douane, postes, transports) de façon à obtenir une homogénéité maximale de la qualité de service.
-

Dans ces conditions, il est vraisemblable qu'un certain nombre de problèmes généraux ou de principes, devront être étudiés par les instances européennes spécialisées, qu'il s'agisse de la Commission Européenne de l'Aviation Civile pour les problèmes purement aéronautique, des instances communautaires ou des conférences de ministres spécialisés pour d'autres problèmes de caractère général (questions douanières, réglementation de transport routier, monopole postal, ...).

Ces discussions, qui seront indispensables dans la mesure où le système prévu couvrira l'ensemble de l'Europe ne pourront s'engager que lorsque une bonne perception du marché et de son importance auront suscité une volonté commerciale et politique certaine, dans au moins deux ou trois des pays concernés, non seulement au niveau des entreprises de transport, mais à celui des administrations responsables.

L'exemple américain de FEC incite à s'orienter dans cette voie, mais avant que l'on entre au stade de réalisation, une phase préparatoire, sans doute de longue durée, sera nécessaire pour procéder à une étude approfondie des marchés, résoudre les problèmes en particulier administratifs qui se poseront pour préparer psychologiquement les partenaires (états et professionnels) à la mise en place d'un système complet et homogène,...

4. Utilisation généralisée des services existants de transport aérien de passagers, pour l'acheminement des messageries rapides

Cette voie ne conduit pas à un service rendu aussi satisfaisant que le système précédent, en particulier pour ce qui est des délais d'acheminement (les transports aériens de passagers se faisant en fin de soirée ou en début de matinée et non de nuit), et de l'enlèvement-livraison à domicile, au moins dans une première phase.

En revanche, elle met en cause un nombre moins important de partenaires qui sont essentiellement des compagnies aériennes ayant, pour la plupart l'habitude de discussions en commun aboutissant à des formes multiples de coopération.

Enfin, un système de ce type, qui devrait ne pas poser de problèmes de principe au plan de la réglementation aéronautique, peut faire l'objet d'une mise en place très progressive entre des partenaires qui, à la limite, pourraient n'être que français : une association d'Air Inter et d'Air France, par exemple, permettrait de relier 26 escales françaises à 20 escales européennes ; une association entre Air Inter (26 escales), TAT (16 escales), les autres compagnies de troisième niveau (4 escales) et d'Air France permettrait de relier près de 50 escales françaises de province à 20 destinations de l'Europe de l'Ouest !

La mise en place d'un tel réseau permettrait de relier dans des conditions très bonnes, la quasi totalité des agglomérations françaises situées à plus de 300 km de Paris à toutes les grandes villes européennes, la mise en place pouvant être d'abord expérimentée sur les liaisons les plus demandées et étendue ensuite à l'ensemble des réseaux. Une connexion via l'aéroport Charles de Gaulle avec le réseau américain est aisément concevable.

Cette formule présente l'avantage incontestable de ne poser en fait que des problèmes purement commerciaux (solubles par discussions entre compagnies aériennes ou d'organisation (liaisons entre les aéroports parisiens, livraison à domicile.. La mise en place peut sans doute être très rapide.

- Quelle que soit l'orientation suivie, un certain nombre de problèmes communs devront être résolus, dont les plus importants semblent être :
 - les problèmes douaniers (communs à toutes les solutions envisageables)
 - les problèmes juridiques et réglementaires (transports international et intermodal - responsabilité - simplification des documents)
 - les problèmes de droits de trafic (sauf dans le cas d'un acheminement des messageries par vols réguliers de passagers)
 - les problèmes de transfert des colis d'Orly à Roissy et vice versa

- les problèmes posés par les livraisons à domicile de façon à obtenir un système homogène dans l'ensemble des pays européens
- les problèmes tarifaires si l'on veut obtenir l'homogénéité maximale dans le système proposé.

De tels problèmes pourraient, à notre sens, être étudiés de façon approfondie à l'initiative de l'Administration de l'Aviation Civile française, avant que le problème de la mise en place d'un système européen ne soit étudié (et non évoqué comme cela a été le cas devant les instances européennes), devant les assemblées européennes ou communautaires.

- Le transport des messageries rapides ne pose, en fait, qu'un nombre limité de problèmes entre les grandes villes d'Europe et, en particulier, au départ de Paris vers les autres capitales ou villes principales d'Europe. La qualité de service se détériore très rapidement (rapidité-régularité) dès lors que le point de départ ou d'arrivée est situé dans la province française alors que le transport rapide de messagerie constitue, de même que le transport rapide de passagers, un facteur de développement des économies régionales.

Le développement des diverses activités économiques est en effet conditionné par la mise en place de systèmes conduisant à une accélération des transports. Il semble donc que les efforts à réaliser dans ce domaine doivent être appuyés tant par les collectivités régionales qui en bénéficieront directement (développement du Commerce Extérieur par exemple), et indirectement (implantation industrielle, nouvelles productions, sous-traitance, etc...), que par des administrations chargées de l'aménagement du territoire.

Des initiatives mériteraient, à notre sens, d'être prises dans ce domaine, par les collectivités régionales et par les administrations chargées de l'aménagement du territoire.

ANNEXEPROBLEMES DOUANIERS

Afin de préciser l'attitude de l'Administration des Douanes vis à vis d'un système de transport air - route de messageries, deux réunions de travail ont été organisées avec le Bureau compétent.

Il ressort de ces deux entrevues que le traitement accéléré des colis ne posait pas de problème de principe, mais poserait certainement des problèmes d'application résultant du coût des opérations à réaliser hors horaires normaux d'ouverture des Services Douaniers sur les aéroports.

Le regroupement des opérations sur une seule plateforme en l'occurrence Paris Charles de Gaulle est jugée souhaitable par l'Administration des Douanes, ce qui est en faveur d'un système d'acheminement des colis par les lignes aériennes régulières (TITRE VIII) ; une concentration à l'Aéroport Charles de Gaulle donnerait également l'avantage de pouvoir intégrer les opérations douanières au système SOFI.

Dans les pages suivantes nous avons repris :

- a) La note de travail adressée par TRANSCONSULT à la Direction Générale des Douanes
- b) La réponse de cette Administration

ETUDE D'UN SYSTEME AIR-ROUTE DE TRANSPORT
DE MESSAGERIES RAPIDES ENTRE LA PROVINCE
FRANCAISE ET LES PAYS DU MARCHE COMMUN

(NOTE DE TRAVAIL REMISE A LA DIRECTION GENERALE DES DOUANES)

L'idée générale du système envisagé est précisée par une note annexe.

Les marchandises (colis de messageries de 40-50 Kg maximum) seront remises à l'aéroport de départ en province, soit directement par l'expéditeur, soit par une société effectuant le ramassage routier, à une heure aussi tardive que possible, de façon à "élargir" l'arrière-pays de l'aéroport. Il faut, cependant, que cette heure soit compatible avec les horaires de fonctionnement du service des Douanes.

Elles sont ensuite acheminées par avion de nuit vers l'étranger, avec éventuellement une ou deux escales et un tri sur le dernier aéroport en territoire français : dans ces conditions, une marchandise effectuera par exemple, le vol Toulouse-Nantes-Charles de Gaulle et sur cet aéroport, elle pourra soit continuer vers Londres avec le même avion, soit être transférée sur un autre avion allant en Allemagne du Nord; ou aux Etats-Unis.

Au retour, un système symétrique sera envisagé, la marchandise poursuivant sa route sur le même avion, ou étant transférée sur un autre avion pour atteindre, en fin de nuit, l'aéroport de destination finale en province, pour être distribuée par route au cours de la matinée.

Les aéroports - centres d'expéditions ou de tri actuellement envisagés, sont les suivants :

- Paris (Charles de Gaulle)
- Strasbourg -Entzheim ou Bâle-Mulhouse
- Nantes-Chateau Bougon
- Clermont-Ferrand - Aulnat
- Lyon-Satolas
- Bordeaux-Mérignac
- Toulouse-Blagnac
- Marseille-Marignane

L'organisation assurant le fonctionnement du système envisagé peut être une Société ad hoc spécialement créée pour assurer le service de messageries, ou un groupement (GIE ?) constitué entre plusieurs partenaires, routiers et aériens.

Dans ces conditions, et selon ce schéma, un certain nombre de problèmes douaniers se posent :

- . La marchandise doit être remise pour des raisons d'exploitation, le plus tard possible à l'aéroport de départ, en province. Quelle est l'heure ultime de présentation de la marchandise au Service douanier des divers aéroports pour que celle-ci ait l'assurance de pouvoir être embarquée sur l'avion de nuit. Cette heure ultime d'acceptation peut-elle être retardée, dans quelles conditions ? dans quelles limites de temps et à quel coût ? La situation est probablement variable selon l'aéroport considéré et, en particulier le problème est sans doute différent à Paris-Charles de Gaulle, et sur les aéroports de province.

Il est possible d'envisager que les formalités douanières soient effectuées de façon regroupée sur le dernier aéroport où une escale est prévue sur le territoire français. Cette solution présenterait-elle des avantages pour la Douane, du fait que les aéroports concernés seraient limités à deux ou trois aéroports (Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Satolas, Marseille-Marignane, par exemple) ? Les opérations douanières devraient alors être effectuées en milieu de nuit. Quels inconvénients cette option présenterait-elle du point de vue douanier ?

En cas de contrôle matériel de la marchandise, quel est le temps requis, dans le cas normal, et dans le cas où l'aéroport serait relié au système S O F I

- . A l'arrivée en France, c'est-à-dire pendant la seconde partie de la nuit, le même itinéraire devra être suivi avec possibilités :
 - soit d'effectuer les opérations douanières sur le premier aéroport français touché, c'est-à-dire vers 3/4 Heure le matin,
 - soit sur l'aéroport de destination finale; dans ce cas, les opérations douanières peuvent éventuellement être effectuées le matin, en première heure, de façon que la marchandise soit prise en charge par le transport routier pour livraison au cours de la matinée.Quelle est la première heure à laquelle le douanier peut être présent sur l'aéroport en service normal ? Quel est le temps nécessaire pour les opérations douanières ? A quelles conditions peut-on demander au Service de Douane d'être présent plus tôt le matin (disponibilité de personnel sur les divers aéroports).
- . La présence du douanier est nécessaire au moment des formalités (qui peuvent éventuellement être effectuées en fin de journée ou en début de matinée) Est-elle également, dans tous les cas, nécessaire au moment de l'embarquement et du débarquement de la marchandise, ces opérations ne pouvant naturellement pas être avancées ou retardées, contrairement aux formalités elles-mêmes.

- . Dans le cas où les formalités seraient toutes regroupées sur le dernier aéroport français desservi, les marchandises peuvent-elles être contrôlées sur l'avion, ou doivent-elles être déchargées de l'avion. La même question vaut pour le trajet-retour.
- . Est-ce que, entre deux escales françaises des marchandises dédouanées peuvent être transportées sur le même avion que des marchandises non dédouanées ?
- . Les formalités douanières peuvent-elles être effectuées par un organisme agréé en douanes. Quelles sont les conditions requises pour obtenir l'agrément. Qui peut-être agréé ? La démarche la plus simple - mais peut-être la plus coûteuse - serait sans doute d'utiliser les services d'un transitaire déjà agréé en douane ?
- . Quels sont les documents douaniers nécessaires dans le cas des transports ci-dessus évoqués tant à l'importation qu'à l'exportation ?
- . Un schéma de transport différent de celui qui a été évoqué ci-dessus consisterait à faire assurer le regroupement à Paris (Orly ou Charles de Gaulle), des messageries prises en charge sur l'ensemble du territoire français par le dernier vol du soir d'AIR INTER ou des compagnies de troisième niveau assurant des liaisons radiales avec Paris, et de les faire distribuer en province par le premier vol du matin. On disposerait alors d'une plage de l'ordre de 6 heures au minimum pour assurer :
 - les formalités douanières,
 - le transfert éventuel d'un aéroport à l'autre et vice-versa,
 - les opérations de chargement et de déchargement.

Dans ce cas, l'acheminement vers l'étranger devrait se faire par le premier avion de la compagnie française ou étrangère à destination des aéroports des pays du Marché Commun.

o o o

(MARS 1980)

direction générale
des DOUANES
et droits indirects

Sous-Direction :
Organisation et administration
des services

Bureau B/1
AM/MTT

Monsieur J. JODEAU
Directeur de la Société TRANSCONSULT
7, Rue Saint-Philippe du Roule

75008 - PARIS -

235

O b j e t : Etude d'un système air - route de transport de
messageries rapides entre la province française
et les pays du marché commun.

Référence : Votre lettre N/Réf JJ/MEI n° 5141 du 5 Mai 1980.

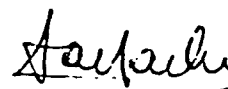
Monsieur,

Par lettre visée en référence, vous m'avez interrogé
sur la procédure douanière qui pourrait être appliquée à un
système air - route de transport de messageries rapides entre
la province française et les pays du Marché Commun.

Je vous prie de trouver ci-joint une fiche technique
reprenant les principales conclusions qui ont pu être dégagées
et qu'il y aura lieu d'approfondir, le moment venu, en vue
de fixer la procédure applicable.

Veillez agréer Monsieur, l'expression de ma
considération distinguée.

L'Administrateur Civil,



J.C. SAFFACHE

NOTE DOCUMENTAIRE SUR LE SYSTEME AIR - ROUTE DE
TRANSPORT DE MESSAGERIES RAPIDES ET CONTROLES
DOUANIERS (PROJET "TRANSCONSULT").

--

Les problèmes posés ont trait :

- 1 - Au déclarant : Le problème de l'établissement des déclarations doit être examiné à la lumière des dispositions du Code des douanes, plus particulièrement des articles 87 à 92 et 94, et de l'arrêté du 1er Mars 1957 modifié par l'arrêté du 23 Mars 1979, pris en application de ces articles.

Les marchandises peuvent être dédouanées par leurs propriétaires ou par des tiers dûment mandatés et habilités (titulaires d'un agrément de commissionnaire en douane ou d'une autorisation de dédouaner prévue à l'article 88 du Code des douanes...).

- 2 - A la localisation des opérations de dédouanement.

Sur ce point, il y a lieu de prendre en considération :

- a) les heures d'ouverture légales des bureaux susceptibles d'être concernés :

Elles se situent pour la majorité entre 8 H et 18 H du lundi au vendredi sauf à Marseille Marignane et à Paris CDG (8 H - 20 H).

Au-delà de ces délais il existe des possibilités de procéder au dédouanement des marchandises. Elles sont ouvertes aux opérateurs, habilités à effectuer le dédouanement, qui en font la demande auprès du receveur du bureau concerné et qui s'engagent à acquitter le montant de la redevance correspondante pour les interventions du service en dehors des heures légales, (à titre indicatif le taux horaire / agent est actuellement de :

19,80 F entre 6 H et 21 H (les jours
et 31,60 F entre 21 H et 6 H (ouvrables
25,70 F et 31,60 F les dimanches et jours fériés).

Cependant cette facilité se heurte à la disponibilité des personnels concernés ; elle est en effet basée actuellement sur le volontariat des agents.

.../...

Compte tenu de ces contraintes horaires, il y aurait lieu pour éviter toutes difficultés d'utiliser les vols existants.

b) Le déroulement des contrôles.

Le souci de rapidité du traitement douanier et de l'acheminement des colis, et la recherche du moindre coût conduisent à envisager une solution qui

- aboutirait à un traitement le plus homogène possible des marchandises aussi bien lors du dédouanement proprement dit qu'à l'occasion du transport (transit sous douane) entre les aéroports nationaux ;
- éviterait la superposition de plusieurs contrôles douaniers en concentrant les interventions du service sur un seul point géographique où la présence de la douane est assurée.

En conséquence, et dans la mesure où les contraintes horaires ne seraient pas inacceptables, la solution de la concentration du fret sur l'aéroport de Paris CDG, pourrait être envisagée.

A l'exportation elle permettrait de laisser hors sujétion douanière tous les transports d'approche routiers et aériens jusqu'au bureau de Roissy.

A l'importation, et sous réserve des contraintes horaires signalées, des solutions plus souples pourraient être envisagées permettant de s'adapter aux besoins et à la localisation de la clientèle.

Dans un premier temps, et faute de pouvoir définir au stade du projet, la nature exacte des trafics envisagés et les développements qu'ils seront amenés à connaître, la solution préconisée paraît la mieux adaptée. Cependant, cette organisation devrait être réexaminée s'il s'avérait que l'accroissement du trafic concerné constituait un obstacle au bon fonctionnement du système ou qu'il ne permettrait plus au service des douanes d'exécuter correctement ses missions de contrôle. En pareille hypothèse, il y aurait lieu d'envisager de nouvelles modalités fondées vraisemblablement sur une ventilation du trafic entre plusieurs aéroports internationaux.

Enfin, il va de soi que les modalités pratiques de l'organisation et des procédures susceptibles d'être envisagées devront être précisées le moment venu avec les services douaniers concernés, lorsque seront connues les conditions exactes du traitement des opérations.