

## UNION DES TRANSPORTS AÉRIENS (1963-1990) fusion de la [T.A.I.](#) et d'[U.A.T.](#)

Georges, Julien, Philippe FAYET,  
président (1963-1969)

Ancien président (1960-1963) de la  
Compagnie des transports aériens intercontinentaux (T.A.I.)  
Voir [encadré](#).

Quarante-quatre ans de transport aérien (II)  
par C. SCHMIT  
(*UTA Entreprise*, n° 87, septembre 1978)

À la demande des pouvoirs publics, les activités industrielles des deux compagnies sont regroupées au Bourget qui offre les plus grandes possibilités d'extension. En échange, l'U.T.A. reçoit l'assurance d'être la première compagnie autorisée à s'implanter sur le nouvel aéroport de Roissy-en-France lors de sa mise en service.

---

Quarante-quatre ans de transport aérien (III)  
L'ère des managers  
Du DC 8 au Boeing 747  
d'après C. SCHMIT  
(*UTA Entreprise*, n° 88, janvier 1979)

1963-1969  
L'EXPANSION

Nouvelle coordination des transports aériens

L'indépendance des États africains, la création d'Air Afrique et d'Air Madagascar conduisent le gouvernement français à redéfinir en février 1963 les rapports entre Air France et le secteur privé. La nouvelle coordination est effective le 1<sup>er</sup> novembre 1963. UTA doit abandonner quelques-unes des meilleures relations de l'UAT et de la TAI : les lignes d'Afrique du Nord, Dakar, Djibouti, Madagascar.

En conséquence, l'UTA cède à Air France sa participation dans Air Djibouti et dans la Société aéronautique malgache (S.A.M.), héritée de la TAI.

En contrepartie, Air France remet à l'UTA la moitié de sa participation au capital de la Société pour le développement du transport aérien en Afrique (SODETRAF), l'autre moitié devenant la propriété de la Caisse des dépôts et consignation.

L'arrêté du 20 octobre 1963 du ministre des Travaux publics et des Transports donne à l'UTA l'agrément pour sept ans et l'exclusivité sur l'Afrique continentale, le Sud-Est asiatique, le Pacifique Sud et les États-Unis (Honolulu, Los Angeles).

L'arrêté du 22 avril 1964 l'autorise en outre, sur Paris-Le Caire-Saïgon, à faire escale, à Athènes, Téhéran, Karachi, Bangkok et Phnom Penh.

Les réseaux de l'UTA et de l'Air France sont désormais distincts, à l'exception d'un tronçon vers le Sud-Est asiatique.

En conséquence, les deux compagnies signent, le 31 décembre 1964, un accord de représentation commerciale réciproque et d'utilisation en commun de certaines infrastructures.

Cependant, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1965, Air France, Alitalia, Japan Airlines et Lufthansa se mettent à exploiter en commun leurs services Europe-Extrême-Orient par la route des Indes, en laissant UTA à l'écart.

Le 17 décembre 1965, après annulation par le Conseil d'État de la décision ministérielle de février 1963 pour vice de forme, un nouvel arrêté intervient, reposant sur la notion de droits de trafic internationaux, c'est-à-dire la reconnaissance qu'une compagnie privée peut assurer un service public au même titre qu'une compagnie nationale. L'idée de complémentarité se substitue à celle de concurrence. C'est le général de Gaulle lui-même qui apprend au président Francis Fabre, au cours d'un dîner à l'Élysée, les modalités de la décision approuvée le matin même en conseil des ministres. L'agrément est accordé à UTA pour vingt années. Pour la première fois, la compagnie peut investir sans craindre de voir ses droits remis en cause tous les trois ou sept ans. Et confirme que « par l'intermédiaire de la SODETRAF », l'UTA est chargée d'assurer, au nom et pour le compte du transport aérien français, l'assistance technique à la compagnie Air Afrique.



Caravelle à Tontouta ( Nouvelle-Calédonie)

#### Coopération avec Air Afrique

Les rapports entre UTA et Air Afrique sont définis le 27 mars 1963 par un accord cadre. Les deux compagnies mettent en association l'exploitation de leurs lignes long courrier reliant la France et les États africains signataires du Traité de Yaoundé. Elles décident notamment de coordonner leur politique générale et d'examiner en commun leurs objectifs à long terme. Elles fixent également l'étendue de leur collaboration dans les domaines commercial, opérationnel, technique et financier.

Ces accords, souvent cités en exemple, ont été renouvelés, après quelques modifications mineures, le 31 octobre 1978. Leur succès est dû essentiellement au fait qu'ils sauvegarde l'indépendance des pays membres.



Premier stage des hôtesse Air Afrique (mai-juin 1963 ). Au centre, L. Le Mansec, instructeur

#### Une flotte concurrentielle

En janvier 1964, la flotte d'UTA se compose de cinq DC8 et neuf DC6, ainsi que cinq DC4 et deux Héron de Havilland utilisés surtout sur les réseaux locaux.

La compagnie va alors chercher à substituer peu à peu aux appareils à hélice des avions à réaction à la fois plus performants et plus économiques.

En 1965, les DC 8F-BJLB et F-BLLC sont renvoyés chez Douglas pour des modifications de cellule et le remplacement de leurs réacteurs Pratt & Whitney JT 4 A 11 par des réacteurs "Turbofans" JT 3 D 38 à "double flux" permettant de réaliser d'appréciables économies de carburant.

L'UTA acquiert également un DC 8F, version cargo et deux Caravelle R 10 fabriquées par Sud-Aviation. Équipées de réacteurs Pratt & Whitney à double flux JTD 8, d'un rayon d'action accru, elles sont destinées à prendre la relève des DC 6 sur les routes africaines intérieures et sur le réseau régional du Pacifique Sud au départ de Nouméa. Elles assurent ainsi des relations de voisinage nécessitant une desserte en omnibus pour laquelle les gros porteurs sont mal adaptés.

Pour faire face à l'accroissement du trafic (15 % chaque année en moyenne), l'UTA commande en outre deux quadriréacteurs DC 8 de la série 60, livrables en 1967. D'une capacité accrue (152 à 203 passagers selon l'aménagement) et d'un plus grand rayon d'action (8 500 km), ces DC 8 62 présentent de nombreux perfectionnements aérodynamiques et électroniques par rapport aux séries 30 et 50.

#### UNE MINE À EXPLOITER : LE TOURISME

Inquiète des risques de surcapacité et de chute des coefficients de remplissage engendrés par les futurs gros porteurs DC 10-30 et B 747, UTA décide alors de se faire l'auxiliaire actif du développement du tourisme vers ses pays de destinations dont les admirables paysages incitent au rêve et à l'évasion,

Elle crée à cette fin un centre d'études touristiques dont les travaux aboutissent à la formation par les Chargeurs de l'Union touristique hôtelière (U.T.H.), devenue, en avril 1976, filiale de l'UTA. L'U.T.H. lance un important programme de constructions hôtelières à Abidjan, Tahiti, Nouméa, etc. Une luxueuse agence de ventes et de promotion touristique est installée à Paris, 3, boulevard Malesherbes. Son immense façade de verre évoque, pour les passants, les « pays où chacun rêve d'aller »!..

L'UTA renforce son action commerciale et met notamment au point des voyages "tout compris".



L'agence Malesherbes, décoration "Safari"



Promotion du tourisme aux Galeries Lafayette.  
À droite, de profil, M. Lods

Pour se positionner sur le marché des charters et des transports à la demande, alors en plein essor, le groupe crée la Compagnie aéromaritime d'affrètement, au nom évocateur. En 1971, la C.A.A. exploite un, puis deux Super Guppy assurant le transport des éléments d'A 300 B et Mercure entre les diverses usines.

L'UTA conclut également, en 1967, un accord avec le Commissariat général au tourisme qui lui confère la représentation du tourisme français dans plusieurs pays.

Enfin, l'UTA prend, en 1972, une participation dans Croisières et Tourisme (marque Euro 7).

Francis FABRE (1911-1990),  
président (1969-1979)

Né le 6 septembre 1911 à Marseille.

Fils de Léon Fabre, armateur, et de Suzanne Warrain.

Petit-fils de Cyprien Fabre (1838-1896), fondateur de la Compagnie française de navigation à vapeur éponyme

Frère de Pierre et Albert.

Neveu de Claire Fabre (1872-1967) qui apporte en 1925 un domaine à la [Société agricole de Thanh-tuy-ha](#) (Cochinchine) :

Mar. le 30 août 1956 à M<sup>me</sup> Jacqueline Nou de la Houplière [deux enfants d'un premier mariage : Hélène, Catherine [M<sup>me</sup> Charles-Henri Lehideux]].

Carr. : directeur général (1940) puis président-directeur général (1946-1979) des Chargeurs réunis, président-directeur général de la Compagnie maritime des Chargeurs réunis, administrateur, puis président-directeur général (1969-1979) de l'Union de transports aériens (UTA), vice-président de la Société navale chargeurs Delmas-Vieljeux (1970), administrateur de la Compagnie financière Delmas-Vieljeux (1971), du Club Méditerranée (1972), de la Banque de Paris et des Pays-Bas, de la Compagnie financière de Paris et des Pays-Bas, d'Esso S.A.F., de Safic-Alcan et Cie, d'Eurafrance, de FIAT Spa (Turin), président (1962) puis président d'honneur et à nouveau président (1966) puis président d'honneur (1969) du Comité central des armateurs de France, président du Comité des transporteurs aériens français (en 1973), membre de la section des transports et du tourisme au Conseil économique et social (1959-1961), membre du comité des prêts du Crédit national, administrateur du Port autonome de Marseille (1976).

Décor : Grand officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 1939-45, commandeur du Mérite touristique, du Mérite maritime, Médaille de l'aéronautique.

Décédé d'une longue maladie le 3 février 1990 : « Défenseur acharné de la nature, il fut à l'origine de la création du parc naturel de la Camargue » (nécrologie du *Monde*).

Antoine VEIL,  
directeur général (1971-1980)

Né le 28 août 1928 à Blamont (Meurthe-et-Moselle).

Fils d'André Veil, industriel, et de Mme, née Alice Léon.

Mar. le 26 oct. 1946 à Mlle Simone Jacob, magistrat, ministre de la Santé (3 enf. : Jean, Claude, Pierre-François). Études : Lycées de Nancy et de Grenoble, Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris.

Carr. : attaché au cabinet de Pierre-Henri Teitgen (vice-président du conseil, puis ministre des Forces armées, 1947-1948). attaché au cabinet d'Alain Poher (secrétaire d'État, 1948-1949), élève à l'École nationale d'administration (1953-1954), inspecteur adjoint des finances (1955), inspecteur (1957). directeur du cabinet de Joseph Fontanet (secrétaire d'État à l'industrie et au Commerce, 1959 puis au Commerce intérieur, 1959-1961). Directeur du cabinet de J. Fontanet (ministre de la Santé publique et de la Population. 1961-1962).

Délégué général du Comité central des armateurs de France (1964-1968), Chargé des questions non maritimes au groupe des Chargeurs réunis (1969), puis directeur général adjoint de la Compagnie des Chargeurs réunis (1969-1970).

Directeur général (1971-1980) de l'Union de transports aériens (U.T.A.), président-directeur général de la Compagnie aéromaritime d'affrètement (1971-1980), administrateur de la Compagnie Air inter (1969). Conseiller de Paris (1971), Président-directeur général de la Sodetraf (Développement des transports aériens en Afrique)(1978).

Président de Manurhin, administrateur de TRT (1982), puis (1<sup>er</sup> septembre 1985) administrateur délégué de la Cie internationale des wagons-lits et du tourisme (CIWLT).

Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, officier de la Santé publique et du Mérite commercial et industriel, Chevalier du Mérite agricole et de l'Économie nationale.

1969 : une nouvelle phase dans le développement de l'aviation

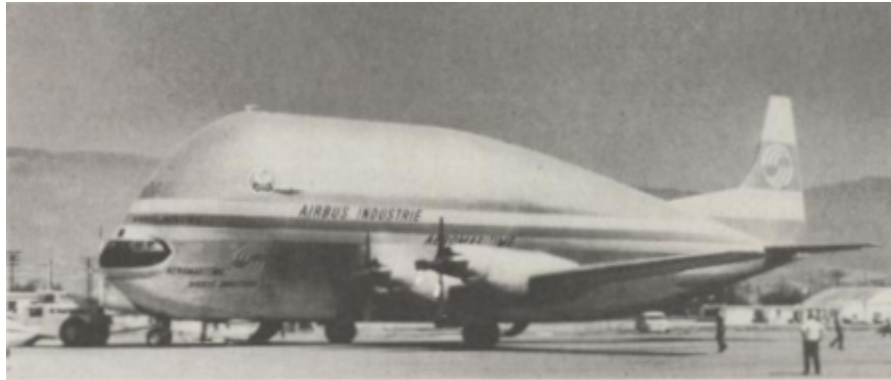
1969 est une année fertile en événements : l'I.A.T.A. fête son 50<sup>e</sup> anniversaire, l'aviation commerciale française célèbre l'inauguration en 1919 de la première liaison régulière Paris-Bruxelles, Neil Armstrong pose le pied sur la lune, le Concorde et le Boeing 747 effectuent leurs premiers vols.

Alors même que leurs investissements s'alourdissent et que leurs charges d'exploitation s'accroissent, l'âpreté de la concurrence interdit aux compagnies d'augmenter leurs tarifs. La rentabilité baisse. L'UTA fait appel au célèbre consultant américain Mac Kinsey.

.....



Un hôte inhabituel du K1 : le supersonique Concorde



Le Super-Guppy



Vol inaugural du DC 8-55 F Cargo sur Bamako, le 16 mars 1972. L'équipage comprenait MM. Villacèque, Costes et Mignard (de gauche à droite).

1969 - 1972

#### UNE NOUVELLE ÉTAPE

L'aménagement des structures d'organisation

Mc Kinsey préconise une sévère thérapeutique diversement appréciée mais requérant cependant la participation de tous. Elle repose sur quelques principes : mise en valeur des hommes, délégation des responsabilités, direction par objectifs, planification à long terme.

Elle est caractérisée par trois points fondamentaux :

— le regroupement et la réorientation des « activités de programme » par la mise en place d'une direction qui déterminera l'utilisation la plus rentable des appareils et des équipages.

.....

Le DC 10 : un choix réfléchi

La croissance du trafic d'UTA étant un peu supérieure à la moyenne mondiale (10 à 15 % depuis 1963), le choix d'un gros porteur devient crucial. La compagnie participe aux travaux du Comité Montparnasse qui réunit les grands transporteurs européens. Mais ce comité se scinde, assez rapidement en deux : le groupe Atlas (Air France,

Lufthansa, Alitalia et Sabena) qui s'oriente vers le Boeing 747 et le groupe KSS (KLM, SAS et Swissair) davantage intéressé par les Douglas et Lockheed de moindre capacité. auquel se joint UTA.

Le 7 juin 1969, lors du salon de l'Aéronautique du Bourget, le KSSU annonce son choix du triréacteur DC 10-30. C'est la première fois que des compagnies aériennes se groupent pour optimiser le renouvellement de leur flotte. L'initiative est prolongée par un accord industriel signé le 18 février 1970, et complété le 14 janvier 1971, portant sur l'entretien de 43 DC 10, y compris ceux d'Air Afrique. La Direction Industrielle d'UTA dispose alors d'un peu moins de deux ans pour lancer les lourds investissements qui lui incombent dans le cadre de la division des tâches au sein du groupe KSSU.

#### Le transfert à Roissy-en-France (1972-1974)

Le Centre d'instruction du personnel navigant s'y installe sur 3.600 m<sup>2</sup> dès le mois de septembre 1972. Doté des techniques et matériels pédagogiques les plus perfectionnés, il est non seulement équipé de link-trainers, mais aussi d'un simulateur DC 8 et d'un simulateur DC 10 version KSSU. Ce dernier permet de former le personnel navigant et les techniciens de maintenance six mois avant l'arrivée de l'avion.

Suivent :

— en zone entretien, le hangar de maintenance de l'UTA (24.000 m<sup>2</sup>) est une des constructions les plus originales de Roissy, pouvant abriter six DC 10 ou neuf DC 8. C'est la « station-service » de la compagnie qui continue d'effectuer, les grandes révisions au Bourget. Il est flanqué par deux bâtiments, l'un destiné au personnel administratif, l'autre composé d'ateliers. La zone industrielle UTA couvre au total 11 hectares et demi.

— le commissariat et le bâtiment social où sont regroupés l'antenne médicale, les bureaux des organisations syndicales, le comité d'entreprise et ses nombreuses annexes, et le restaurant du personnel.

— en zone fret : 3 hectares et demi avec une aérogare capable de traiter 100.000 tonnes par an et un bâtiment administratif.

— enfin, en zone technique, l'escale de Paris, logée d'abord dans l'aérogare, puis, dans un bâtiment appelé familièrement « le gaufrier », appartenant à Aéroport de Paris.





Inauguration du 1<sup>er</sup> DC 10 avec M. Antoine Veil et M. Maurice Bellonte qui coupe le ruban



Arrivée du 6<sup>e</sup> DC 10 à Roissy

#### UNE SITUATION DIFFICILE (1972-1974)

Ces investissements considérables interviennent dans une période délicate. La croissance du trafic s'est ralentie et le choc pétrolier de la fin 1973 (triplement du prix du pétrole, désordres monétaires) remet gravement en cause l'équilibre financier de nombreuses compagnies. Qui plus est, l'UTA subit en 1973 et 1974 le boycott de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des Iles Fidji en raison des essais nucléaires français

dans le Pacifique. Son trafic dans cette région est interrompu pendant plusieurs mois et, par voie de conséquence, sa politique commerciale aux États-Unis est remise en cause.

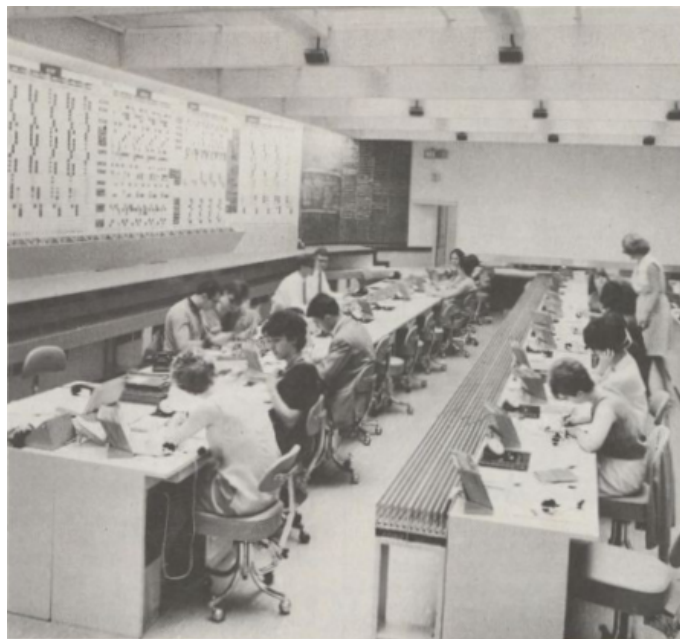
Heureusement, la compagnie se retrouve, en 1974, à la tête d'une flotte moderne et économe en carburant. L'arrivée du premier DC 10 au Bourget, le 4 mars 1973, à 11 heures du matin, a été un évènement capital pour la société.. Inaugurant les couleurs bleue et blanche de la décoration extérieure d'UTA, ce DC 10 eut pour parrain Maurice Bellonte qui, avec Dieudonné Costes, avait effectué la première traversée de l'Atlantique dans le sens Le Bourget-New York, le 1<sup>er</sup> septembre 1930. Ce merveilleux appareil, équipé de trois réacteurs General Electric CF-6-50A (transformés en C depuis), peut emporter 271 passagers sur une distance de 8.700 km à la vitesse de 960 km/h. Ses soutes ont une capacité de 120 m<sup>3</sup>.

Le F-BTDB effectue sa première liaison Paris-Nice-Brazzaville-Johannesbourg le 17 mars 1973.

#### La réservation électronique

L'année 1973 est marquée par une autre réalisation spectaculaire : la mise en service, le 4 mai, du traitement automatique des passagers par l'intermédiaire d'Utamatic relié à l'ordinateur AlphaA III d'Air France.

Avec ce système de réservation électronique, il est possible, dans n'importe laquelle des agences disséminées à travers le monde, et raccordées à ce système, d'obtenir, en quelques secondes, des informations sur les horaires, les places disponibles, les formalités d'entrée dans tous les pays, les possibilités d'hébergement, la tarification des billets ou d'effectuer des ventes, des réservations d'hôtels, etc.



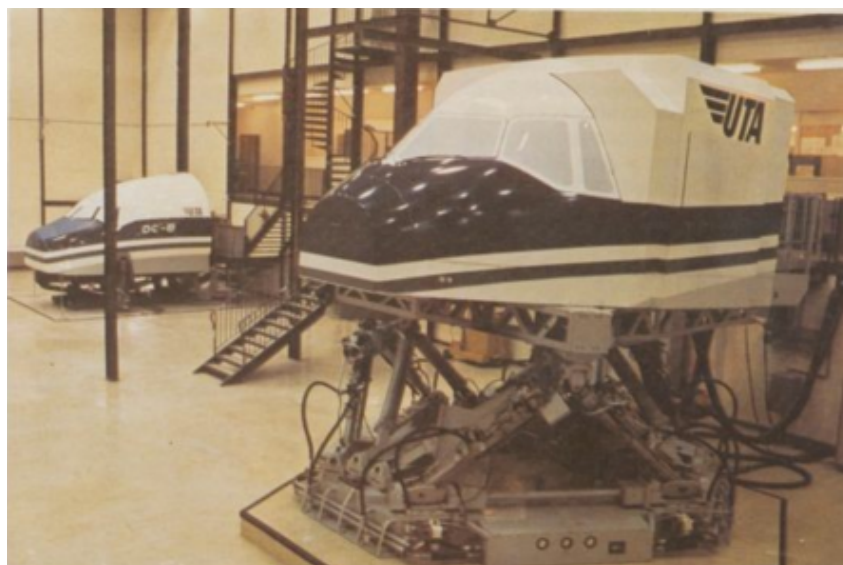
L'ancienne réservation

#### Inauguration de Roissy-en-France

Pour la première fois, le 1<sup>er</sup> avril 1974, le DC 10 F-BTDC, en provenance d'Abidjan, se pose à Roissy ; le lendemain, c'est le premier vol Athènes-Karachi-Bangkok-Singapour-Djakart-Sydney-Nouméa-Papeete-Los Angeles. Le départ est particulièrement joyeux car de jeunes danseuses tahitiennes accompagnent les passagers.

La veille, le dernier vol en partance du Bourget — base principale d'UTA depuis 24 ans — avait été encore plus émouvant. Deux pionniers de l'aviation, Maurice Bellonte, encore, et Henri Martinet, avaient conduit les passagers jusqu'au pied de la passerelle.

L'ensemble des installations UTA sur cet aéroport chargé d'histoire et de souvenirs représente d'ailleurs encore près de 7 hectares.



Les simulateurs DC 8, DC 10.

## UN NOUVEAU BOND EN AVANT

### De nouvelles dessertes

Le 8 novembre 1974, un arrêté de Marcel Cavallé, secrétaire d'État aux Transports reconduit l'agrément d'UTA alors que différents accords avec Air France ont notablement amélioré la coopération entre les deux compagnies.

Dès 1971, la création par Air France, Air Inter et UTA du Comité des transporteurs aériens français (C.T.A.F.) a permis aux trois compagnies françaises de resserrer leurs liens. Puis, en février 1972, Air France et UTA ont signé un accord prévoyant notamment une coordination accrue pour l'extension de leurs réseaux, en particulier dans le Pacifique. Après l'ouverture de la liaison Paris-Malte en 1972, cet accord donne à UTA l'accès au Japon depuis Nouméa — ligne inaugurée en novembre 1974 — et à Air France la possibilité d'exploiter une liaison Tokyo-Amérique du Sud, en se posant à Papeete.

Air France et UTA s'entendent également pour se répartir la desserte des États du golfe persique.

L'arrêté du 8 novembre 1974 étend en outre le secteur d'UTA à la Libye, Bahrein, les îles Maldives comme points intermédiaires et à Sri Lanka comme terminus. Il autorise également UTA à ouvrir des routes de la Polynésie française vers Los Angeles, San Francisco, Vancouver ou Los Angeles, Chicago et Toronto, ou vers les îles Hawaï et Tokyo. Et de la Nouvelle-Calédonie vers Tokyo via les Nouvelles Hébrides. Enfin, l'UTA peut desservir la Réunion à partir de l'Afrique du Sud. Enfin, le 6 avril 1976, l'UTA obtient le droit de desservir en terminus Bahrein<sup>1</sup> et Oman.

Le réseau africain évolue également avec la desserte de Luanda en 1975 et un accord de pool avec Air Mali et Nigerian Airways.

### Les réseaux locaux

---

<sup>1</sup> L'escale de Bahrein avait été ouverte le 1<sup>er</sup> janvier 1975, en remplacement de celle de Karachi,.

L'UTA, comme l'UAT et la TAI avant elle, s'est toujours attachée à développer les lignes aériennes locales indispensables au développement économique des pays africains ou des DOM-TOM.

Ainsi, à la demande des gouvernements africains, et en accord avec Air Afrique, elle apporte son aide technique et financière à des compagnies nationales chargées d'assurer le trafic domestique dans leurs pays : Air Tchad, Air Niger, Air Ivoire, Liberian National Airways, Air Volta, etc.).

Dans l'océan Pacifique, Air Polynésie (ancienne R.A.I., créée par la T.A.I.) favorise le trafic local tout en permettant, en prolongement des lignes long-courrier d'UTA, aux touristes de visiter ces rivages paradisiaques.

UTA fonde également la Compagnie Air Hébrides qui dessert avec deux Britten Norman l'archipel néo-hébridais en association avec New Hebrides Airways.

Enfin, dans le Sud Est Asiatique, UTA prête son concours à Royal Air Cambodge qui deviendra Air Cambodge. La situation militaire et politique de ce pays, après avoir lourdement handicapé l'exploitation de cette compagnie, entraînera sa disparition.

### Le fret

Peut-on clore cette rétrospective des quinze dernières années sans parler de deux secteurs qui se sont développés, depuis 1963, à un rythme très soutenu, et ont même permis à notre Compagnie de passer les caps difficiles en diversifiant ses activités : le fret et l'industriel.

Aspect souvent méconnu du transport aérien, le fret a toujours représenté une part importante du trafic et du chiffre d'affaires, depuis l'époque de l'Aéromaritime.

On a coutume de dire que l'activité fret est dépourvue de panache, elle ne manque pourtant pas d'originalité et il est souvent surprenant d'assister au chargement ou au déchargement d'un avion cargo. On découvre alors les produits les plus divers : des dauphins aux singes en passant par les troupeaux de bœufs et la viande de boucherie, sans oublier les poussins d'un jour... mais aussi le matériel pétrolier lourd pour les forages en mer, les fruits exotiques, les masques africains, les avions de tourisme ou les voitures en pièces détachées.



Ne dirait-on pas que le B 747 avale le petit Cessna ?

Aussi, l'UTA n'a jamais négligé sa flotte cargo. Afin de compléter les capacités offertes par les avions passagers, elle a d'abord aménagé trois DC 8 F 55 en cargo pur, offrant ainsi 194 m<sup>3</sup> chaque. Des lignes cargo régulières relient depuis toujours la France à divers pays africains. Enfin, la Compagnie vient d'acquérir, compte tenu du trafic Peugeot, un B 747 qui effectue chaque semaine 7 aller-retour Lyon-Kano.

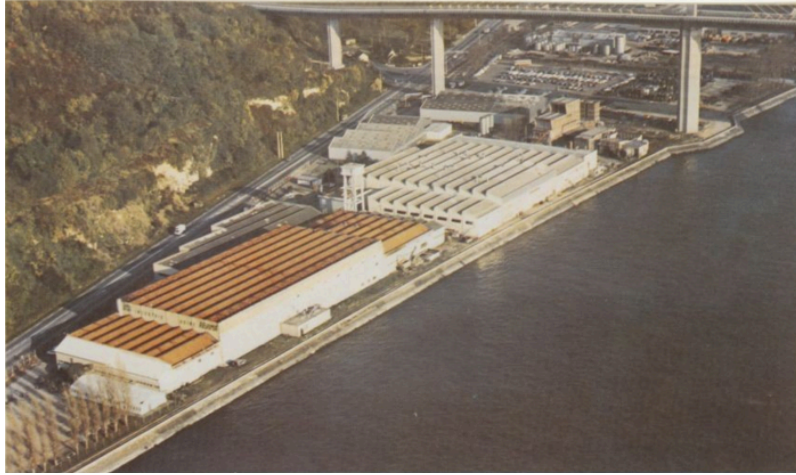
L'aérogare de fret à Roissy en France, agrandie du hangar de la Panam, doit à nouveau envisager son extension, tandis que le trafic Peugeot a nécessité la mise en service d'une aérogare à Lyon, à l'automne 1978.



Aérogare fret de Lyon-Satolas

#### La direction industrielle

À Caudebec-en-Caux, la REVIMA dispose d'installations ultra-modernes spécialement conçues pour la réparation et la révision des trains d'atterrissage et des APU, notamment dans le cadre des accords KSSU. Mais la direction industrielle ne limite pas ses activités à la révision et à l'entretien. Ses services d'engineering et ses ateliers spécialisés sont aptes à réaliser tous les travaux d'aménagement intérieur des avions : aménagement et remise en état des cabines, cockpits, sièges spéciaux, aménagement VIP (du salon bar à l'appartement complet), transformation en quelques heures d'un avion cargo en avion passagers, etc. Dans ce domaine deux réalisations ont particulièrement concouru à la renommée d'UTA : l'aménagement, déjà ancien, de DC 7 pour le Centre d'essai des Landes, et la transformation d'un vieux DC 6 en bombardier pompier complémentaire des Canadair.



La D.I. apporte également sa participation à des industries de pointe telles que l'aérotrain, le naviplane, les équipements médicaux (valves mitrales, cœur-poumons artificiels, unités chirurgicales de campagne), la centrifugeuse du centre d'essai en vol (nacelle universelle pour le laboratoire de médecine aérospatiale).

Pour mieux coordonner ses activités, elle crée, en 1971, avec la REVIMA, le G.I.E. UTA Industries, renforcé, en juillet 1978, par l'adhésion de la C.R.M.A.



Train d'atterrissage DC 10 en cours de montage



Vues intérieure et extérieure du hangar industriel de Roissy.

Après deux années déficitaires en 1973 et en 1974, UTA connaît en 1975 une sensible amélioration qui est consolidée par les exercices 1976, 1977 et 1978. Pourtant la politique américaine de dérégulation, le flottement du dollar, la distorsion entre les coûts français et ceux d'autres pays sont autant de menaces pour l'avenir.

WW 1979 :

BOUSQUET (René). Administrateur de sociétés. Né le 11 mai 1909 à Montauban (T.-et-G.) [assassiné le 5 juin 1993 par un déséquilibré, avant d'avoir pu être jugé pour son rôle dans la Shoah]. Fils d'Emile Bousquet, notaire, et de M<sup>me</sup>, née Adrienne Lortal. Mar. le 7 août 1932 à Mlle Raymonde Carné (1 enf. : Guy). Études : Lycée de Montauban, Faculté de droit de Toulouse. Dipl. : docteur en droit. Carr. : chef de cabinet du préfet du Tarn-et-Garonne (1929), détaché à la présidence du Conseil pour la reconstruction des départements du Sud-Ouest (1930), chef de cabinet du ministre de l'Intérieur [Pierre Cathala] (1932), sous-préfet (1933), secrétaire général de l'aménagement de la région parisienne (1934), directeur du cabinet du ministre de l'Agriculture (1935), sous-préfet de Vitry-le-François (1938), secrétaire général de la Marne (1939), préfet de la Marne (1940), préfet régional de Champagne (1941), secrétaire général du ministère de l'Intérieur et Conseiller d'État en service extraordinaire (1942) [secrétaire général de la police], mis en disponibilité (1943), à la Banque de l'Indochine, conseiller technique

(1950), secrétaire général (1950), directeur (1952), puis directeur général adjoint (1960) et délégué de la direction générale pour les agences et filiales extérieures (1974) de cet établissement, puis censeur (depuis 1975) de la Banque de l'Indochine et de Suez, président du Crédit foncier de la Nouvelle-Calédonie et de la Société des Plantations réunies de l'Ouest africain (depuis 1968), administrateur de l'Union électrique d'outre-mer (Unelco), de la Société des caoutchoucs de l'Indochine, de la Banque française pour le commerce [ex-Banque Franco-chinoise], de la Société financière pour la France et les pays d'outre-mer (Soffo), de la Banque française de l'Asie, de l'U.T.A. [*Bousquet administrateur d'une société dirigée par l'époux d'une rescapée d'Auschwitz qui cohabitait au gouvernement avec Maurice Papon : toute une époque*]. Décor : chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre 39-45. Dist. : Médaille d'or du courage et du dévouement. Adr. : prof., 96 bd Haussmann.

CADÉAC d'ARBAUD (*Jean, Robert*), directeur de compagnie de transports aériens. Né le 26 avril 1917 à Agen (L,-et-G.). Fils d'Henri Cadéac, directeur de l'enregistrement, et de Mme, née Jeanne d'Arbaud. Mar. le 11 mai 1956 à M<sup>lle</sup> Rose-Marie Fetra (3 enf. : Paul-Henri, Thierry, Olivier). Études : Lycée d'Alger, Lycée Saint-Louis à Paris, École navale. Carr. : officier de marine (1937-1951), directeur commercial à Paris (1951-1962), puis directeur général adjoint de la compagnie Air Afrique à Abidjan (1963-1976), directeur général adjoint de la compagnie UTA (depuis 1977). Décor. : commandeur de la Légion d'honneur, Compagnon de la Libération, Médaille de la Résistance. Adr. : U.T.A., 50 rue Arago, 92800 Puteaux.

DARRAS (*Jean, Henri, Léon*), directeur de département de compagnie de transports aériens. Né le 26 août 1931 à Paris. Fils de Pierre Dante, opticien, et de M<sup>me</sup>, née Yvette Segault. Mar. le 10 oct. 1955 à M<sup>lle</sup> Anne-Marie Bringmann (3 enf. : Olivier, Arnaud, Bertrand). Études : École Saint-Jean-de-Béthune à Versailles, Lycée Louis-le-Grand et Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit. Breveté de l'École nationale de la France d'outremer. Carr. : successivement conseiller aux Affaires administratives. administrateur civil (1959), puis chef du bureau des négociations internationales (1962) au secrétariat général à l'Aviation civile, chef du cabinet du secrétaire général à l'Aviation civile (1964), secrétaire général (1967), directeur du personnel et des relations sociales (1969), docteur du marketing et des accords (1973), puis directeur pour le Moyen-Orient, l'Extrême-Orient et la Pacifique (depuis 1976) de l'Union de transports aériens, président-directeur général de la société Roissy Services (1973-1975), administrateur d'Air Polynésie, de la Société française Air Hébrides, de la Société polynésienne de villages de vacances, membre de la Société française de droit aérien et spatial et de la Société française d'histoire d'outre-mer. Décor. : officier de l'ordre national du Mérite, Croix de la valeur militaire, officier de l'ordre national ivoirien, chevalier de l'ordre national malgache. Sports : natation, tennis. Adr. : prof., 50 rue Arago, 92800 Puteaux ; privée, 48, rue du 19-Janvier, 92380 Garches.

---

1979 : RACHAT DES CHARGEURS RÉUNIS PAR PRICEL  
(Jérôme SEYDOUX)

1980 : René LAPAUTRE, pdg d'UTA

TRANSPORTS  
UTA

Au moment où de nombreuses compagnies annoncent d'énormes pertes,  
UTA fait mieux que se maintenir.



par Pierre-Dominique Cochard  
(*Valeurs actuelles*, 22 septembre 1980)

Capitalisation: 297 798 840.  
Titres inscrits : 1 654 438.  
Échanges quotidiens : 700.

Première compagnie européenne à capitaux privés, l'Union des transports aériens (UTA, groupe Pricel) n'envisage pas de mettre la clef sous la porte. Comme on peut le craindre pour certains de ses concurrents, et non des moindres. Au premier semestre, les géants américains (Pan Am, TWA, Braniff) sont tous dans le rouge. Le marasme traversé par la profession est sans précédent.

À l'origine, plusieurs éléments. Crise économique, hausse des prix du kérosène (90 % pour la seule année 1979) mais aussi échec de la « dérégulation » (notre numéro du 8 septembre, « Bataille à ciel ouvert »). Cette politique de liberté des prix et des destinations, imposée depuis 1978 par les États-Unis, aboutit au désordre. Cas extrême : l'Atlantique Nord. Pour occuper le terrain, de nombreuses compagnies modifient radicalement leurs choix stratégiques. Et se heurtent aux charters (dont le train du ciel de sir Freddy Laker) qui travaillent à la demande et maîtrisent mieux leurs dépenses d'exploitation.

Le recul brutal de la fréquentation, amorcé dès 1979, précipite les catastrophes. Dernier exemple en date : la compagnie nationale islandaise Iceland Airways (ex Loftleidir), qui s'apprête à licencier le tiers de ses effectifs.

Ce n'est pas le cas pour U.T. A. Ses choix stratégiques ont été effectués de longue date. Spécialiste des vols long-courriers, ses activités se répartissent en quatre centres de profits : passagers Afrique ; passagers Extrême-Orient Pacifique ; fret (plus du tiers du chiffre d'affaires) ; industrie: maintenance d'avions, sous-traitance.

En 1979, la compagnie a pu dégager des résultats financiers positifs. Malgré la conjonction de difficultés particulières (arrêt des appareils DC 10 pendant deux mois), du ralentissement de la demande sur l'ensemble du réseau et de la hausse persistante des prix du carburant. Ce poste représente maintenant à lui seul 30 % des coûts d'exploitation, contre 20 % en 1978.

Le bénéfice net, après un important accroissement (21,5 %) de la dotation aux amortissements, s'est élevé à 39,4 millions (plus 11,6 %). La marge brute d'autofinancement, en progression de 21,5 % à 229,8 millions, couvre les deux tiers des investissements annuels.

Le renouvellement progressif et l'élargissement de la flotte, entrepris dès 1973, permettent à la société d'obtenir régulièrement des gains de productivité substantiels.

UTA pratique une politique de vérité des prix. Sur ses principales destinations, vers l'Afrique notamment, la concurrence est moins âpre que sur l'Atlantique Nord. Elle a donc pu, jusqu'à présent, largement répercuter les hausses successives du kérosène. D'autant plus facilement que l'essentiel de sa clientèle est issu des milieux d'affaires. Elle a ainsi préservé sa rentabilité.

Le 31 mars dernier, les autorités nigérianes ont décidé, afin de favoriser leurs installations portuaires maritimes, l'arrêt du pont aérien effectué pour le compte de Peugeot à destination de sa chaîne de montage de Kano.

Ce pont aérien fonctionnait depuis mai 1975. Sa suppression prive l'UTA de 15 % de ses recettes de fret, soit 5 % de ses recettes totales.

La compagnie escompte néanmoins un exercice 1980 proche de celui de 1979 en ce qui concerne les résultats. Elle démontre ainsi ses capacités d'adaptation, et la qualité de sa gestion. À plus long terme cependant, l'instabilité politique de nombreux pays desservis par UTA constitue un désavantage sérieux, tempéré cependant par le nombre important des implantations réalisées.

Au premier semestre, le chiffre d'affaires est en augmentation de 21,7 % par rapport à la période correspondante de 1979. Les recettes aériennes, avec plus de 400 000 passagers transportés, progressent de 26 %, du fait des hausses de tarifs intervenues en avril.

En Bourse, le titre se maintient à ses plus hauts de l'année. Sur la base du dernier dividende global, il offre un rendement supérieur à 10 %.

en 1.000 fr.	1976	1977	1978	1979
chiffre d'affaires ht	2.099.253	2.479.583	2.861.898	3.488.062
bénéfice net	12887	33.719	35.325	39.420
MB Autofinancement	123.805	141.622	189.176	229.796
achats d'avions	44.500	221.500	186.900	270.000
achats de carburant	268.063	333.471	342.193	459.642
distribution	8.627	17.248	19.965	22 262

APAISEMENT À L'UTA.  
(*Le Monde*, 16 mai 1981)

La direction générale d'UJTA a annoncé qu'elle avait décidé de suspendre la sanction frappant l'un de ses pilotes, M. Dieleman, une mise à pied de quinze jours sans solde, après qu'il eut, en décembre dernier, refusé d'assurer un vol vers Sebbeh et Tripoli, en Libye, au motif que l'appareil transportait des pales d'hélicoptères destinées à l'armée libyenne (*le Monde* des 9 et 10 avril). Cette sanction avait entraîné une grève de quatre jours.

Dans une note du 7 mai, la direction d'UTA déclare que sa décision « a pour but de permettre un examen en toute sérénité, par les autorités compétentes saisies par les organisations professionnelles aussi bien que par la compagnie, des questions d'ordre général ou particulier sur lesquelles elles estimeraient que des précisions doivent être fournies », notamment à propos des « vols spéciaux » et du « travail en zone d'hostilité » tels que prévu par le code de l'aviation civile.

La compagnie rappelle qu'à son sens, en refusant le vol — qu'elle, qualifie de « régulier » et non de « spécial » —, le pilote a commis une infraction grave. La note regrette d'autre part la « dramatisation » qui a entouré cette affaire.

Les organisations professionnelles du personnel navigant technique (pilotes, officiers mécaniciens, officiers radio) ont aussitôt « vigoureusement protesté » contre « la rédaction fallacieuse de la levée de sanction ». Les syndicats maintiennent que M. Dieleman a refusé de participer à un transport de « matériel divers » mais qu'il n'a pas pour autant failli à sa mission contractuelle ; ils regrettent en outre que l'« apaisement » vienne si tardivement, et surtout qu'il élude « le problème de fond : celui du non-respect du code de l'aviation civile et du non-respect des accords contractuels en matière de transports spéciaux et de zones d'hostilité ».

U.T.A. veut réduire ses effectifs de près de quatre cents personnes  
(*Le Monde*, 16 mai 1981)

La compagnie aérienne privée U.T.A. a déposé auprès du comité supérieur de l'emploi une demande de convention F.N.E.<sup>2</sup> tendant à la mise en retraite anticipée de trois cent quatre-vingt-dix-sept membres de son personnel sur un effectif de sept mille personnes. Le dossier devrait être examiné à la fin du mois.

Selon la direction, la compagnie traverse actuellement une période difficile. Son trafic global n'a augmenté, l'an passé, que de 4 % (contre 5,4% en 1981), tandis que ses bénéfices chutaient de 75 %, et la tendance à la dégradation observée au cours du deuxième semestre s'est confirmée, et à certains égards amplifiée, depuis le début de 1983. Au cours des cinq premiers mois de cette année, l'activité a, affirment les responsables d'U.T.A., « baissé dans des proportions inquiétantes » : le trafic de fret a diminué de 6 %, celui des passagers sur l'Afrique de 6,5 %, et le plan de charge de secteur industriel (fabrication, maintenance, entretien) de 20 %.

Les perspectives ne permettent pas d'espérer un redressement rapide, toujours selon la direction, qui s'attend à deux années de stagnation d'activité

La C.G.T. ne partage pas cette analyse. Selon elle, les résultats de 1982 « sont satisfaisants et à comparer aux meilleures années » et ceux du premier semestre 1983, « malgré un léger fléchissement par rapport à 1982, sont bons, de l'avis même du P.-D. G., M. René Lapautre ». Pour la C.G.T., la direction d'U.T.A. « essaie de s'offrir une restructuration sur le dos des contribuables » afin de « grossir ses profits ». Le syndicat s'oppose donc à la conclusion d'une convention F.N.E. et il réclame l'ouverture de négociations sur la réduction du temps de travail hebdomadaire à trente-huit heures sans réduction de salaire, et sur l'abaissement à cinquante-cinq ans de l'âge de départ à la retraite des personnels en horaires décalés exécutant des travaux pénibles, ainsi que des femmes, avec, dans les deux cas, des embauches compensatoires. Il demande aussi la signature d'un contrat de solidarité permettant des départs en préretraite avec embauche correspondante.

---

Tchad  
Les autorités de N'Djamena  
accusent la Libye d'être à l'origine de l'attentat qui a détruit un avion d'UTA  
(*Le Monde*, 13 mars 1984)

L'explosion du DC-8 de la compagnie UTA, qui a eu lieu le samedi après-midi 10 mars, sur l'aéroport de N'Djamena fait vingt-trois blessés. C'est un retard dans l'horaire de décollage qui a empêché l'avion d'exploser en plein vol. Une ou deux explosions, selon les témoignages se sont produites à 13 h. 20 locales au moment où une opération de ravitaillement en carburant était en cours, provoquant immédiatement un incendie. Quarante-sept personnes étaient à bord et trente-six autres s'apprêtaient à embarquer.

Selon toute vraisemblance, le ou les engins explosifs avaient été placés dans la soute à bagages au cours des escales précédentes, Brazzaville et Bangui. Les secours se sont organisés très rapidement et la compagnie UTA a envoyé un autre appareil samedi après-midi dans la capitale tchadienne pour rapatrier les blessés, qui sont arrivés à Paris dimanche matin.

Une mystérieuse organisation, le groupe Idriss Miskine » (du nom de l'ancien ministre des affaires étrangères du président Hissène Habré, décédé d'une crise de paludisme le 7 janvier dernier), a revendiqué dimanche la responsabilité de l'attentat.

Dans un appel téléphonique aux agences de presse, un correspondant a déclaré que cet attentat était destiné à « donner une leçon à la dictature gorane (ethnie de l'Est du

---

<sup>2</sup> Fonds national de l'emploi.

Tchad) à N'Djamena, obstacle à la réconciliation nationale », ajoutant : «. Nous demandons à la France et à la Libye de ne pas s'ingérer dans nos affaires intérieures ». Cet interlocuteur a précisé que le groupe « Idriss Miskine » était une « aile gauche » des forces armées du Nord. Selon lui, M. Miskine a été « assassiné de manière barbare par Hissène Habré ».

De son côté, M. Soumaila Mahamat, ministre tchadien de l'information, a accusé le chef de l'État libyen, le colonel Kadhafi, d'être le « maître penseur » de cette action, dans le but de porter atteinte aux intérêts de la France au Tchad et en Afrique.- L'ambassadeur du Tchad à Paris, M. Allam-Miî, a porté les mêmes accusations, indiquant notamment : « Le recours à de tels procédés ne peut être inspiré que par ceux qui les pratiquent ailleurs, les Libyens, qui possèdent une base à Brazzaville. »

Le gouvernement libyen a formellement démenti, dimanche, être à l'origine de cet attentat. Un porte-parole du bureau populaire (ministère) des relations extérieures, cité par l'agence de presse libyenne Jana, a affirmé que la Jamahiriya n'est concernée « ni de près ni de loin par cet accident » et a condamné les « mensonges » des autorités tchadiennes.

Cet accident, a-t-il ajouté, « prouve que la sécurité se détériore à NDjamena » et que le régime du président Hissène Habré « n'est pas maître de la situation dans la capitale tchadienne. Il témoigne également de l'indignation du peuple tchadien et de son refus de la présence militaire française dans les territoires tchadiens. » 1

Le GUNT de M. Goukouni Oueddeï a déploré», dimanche soir, la destruction du DC-8 d'UTA et a accusé les « milieux militaristes » français de la capitale tchadienne d'en être responsable. Dans un communiqué daté de Bardaï (nord du Tchad), le GUNT rejette les « allégations et les insinuations irresponsables » de M. Allam-Mi « tendant à mettre en cause essentiellement des pays amis ». Le GUNT « n'a jamais utilisé le terrorisme aveugle comme méthode de combat, de surcroît lorsqu'il s'agit d'un appareil de transport civil ».

Parlant des milieux militaristes français et des FAN (Forces armées du Nord du gouvernement de N'Djamena), le GUNT indique que ceux-ci « visent essentiellement à faire échouer la conférence sur la réconciliation nationale au Tchad sous l'égide de l'OUA. Ils tentent également de torpiller les efforts diplomatiques que déploie actuellement le GUNT en vue d'aboutir à la réconciliation entre Tchadiens ».

À N'Djamena, une enquête a été ouverte par les autorités tchadiennes, associant les responsables français, civils et militaires.

(AFP, AP, Reuter.)

## CARGO

Des rhinocéros aux fraises,  
le fret aérien français se porte bien  
par Yves Mamou  
(*Libération*, 21 avril 1984)

Les compagnies UTA et Air France réunies font de la France le deuxième affréteur aérien mondial. Si le trafic passagers stagne, l'activité fret surnage plutôt bien

Un rhinocéros, des voitures de course, du parfum et des tissus précieux, des poussins, des fraises, des baguettes de pain frais, etc. On trouve tout dans les soutes des avions de ligne. Le fret aérien, après avoir été éclipsé longtemps par le boom du trafic passagers, retrouve une seconde vigueur en France. Avec 6 % du marché international, Air France se situe en troisième position, derrière le numéro un incontesté, Flying Tiger (E.-U.) et l'Allemand Lufthansa.

Avec UTA et Air-France réunis, la France est le deuxième affréteur aérien de la planète. « L'activité fret a été la vocation première des compagnies aériennes » explique Antoine Girod, directeur adjoint du fret d'Air France. « Il est vrai qu'au début, les gens confiaient plus facilement un colis aux avions, que leur vie ». Dans les années 20, les avions de ligne tricolores transportaient des chapeaux de mode, du courrier bien sûr, mais également des choses bizarres comme Tony, le cheval de Tom Mix, un cowboy célèbre du cinéma muet.

Aujourd'hui, à l'heure où Édith Cresson pousse les industriels à exporter, Air-France appuie toutes les missions du ministre. Les retombées ne pourront que lui être favorables. À l'heure où le trafic passagers stagne, la progression du fret est spectaculaire : + 19 % en tonne/kilomètre en recettes.

L'essentiel du trafic d'Air-France s'effectue avec l'Amérique du Nord (36 %), l'Asie et l'Europe (15 % chacun). UTA, de son côté, travaille surtout avec l'Afrique : matériel de dépannage pour fins de chantiers, peinture, mâts de bateau... à l'aller, contre haricots verts, fraises, kiwis exportés sur l'Europe, au retour. Mais, depuis deux ans, la récession frappe durement le continent africain. Ses différents pays ont été contraints d'ajuster leur niveau de consommation et d'investissement à leurs possibilités financières. En conséquence, les grands travaux appartiennent à une époque révolue et la bagarre pour le fret se fait plus rude.

Aujourd'hui, Air-France et UTA transportent 1 % du tonnage du commerce extérieur, mais 10 % en valeur. La mutation industrielle aidant, et la part de l'électronique dans l'économie ne pouvait que croître, le fret aérien ne peut qu'en profiter. L'exemple américain le prouve. En attendant, Air-France et UTA déploient d'importants efforts commerciaux pour valoriser la compétitivité du transport aérien, par rapport à celle du transport maritime. Des brochures sont distribuées aux entreprises clientes ainsi qu'aux 25 .000 autres utilisant d'autres moyens de transport pour vanter les économies réalisées par l'avion, tant au niveau du stockage, que de l'immobilisation de marchandises. Selon Air-France, 66 tonnes d'appareillages électroniques envoyées à Mexico par avion reviennent à 19,43 F par kilo, contre 20,56 F par bateau.

La compagnie nationale a mis au point un service « conseil-distribution » pour les entreprises et a autonomisé sa division fret. Camille Allaz, qui en est le directeur, a trouvé plus efficace de rassembler l'ensemble des services sous son chapeau et de ne rendre des comptes qu'au PDG. Résultat : plus de 4 milliards de francs de chiffre d'affaires, soit 17 % de celui de la compagnie. En période de semi-récession, ce n'est pas si mal.

---

U. T. A. va devoir réduire ses effectifs  
par G. C.  
(*Sud Ouest*, 7 décembre 1982)

AU COURS des prochaines années, la compagnie aérienne U.T.A. va devoir réduire ses effectifs. Ceux-ci sont actuellement de 7.000 pour la compagnie elle-même et de 9.000 avec les filiales, L'année 1982 aura été mauvaise pour U.T.A., vient d'indiquer clairement René Lapautre, président-directeur général, qui parlait devant le Cercle des relations publiques de l'aéronautique et de l'espace.

Le bilan sera tout juste équilibré. C'est le plus mauvais résultat depuis huit ans, a encore dit René Lapautre. Le trafic passager stagne ou croît très faiblement, en particulier depuis six mois. Quant au trafic fret, pour la première fois, il aura baissé cette année. Cela tient essentiellement au ralentissement des exportations françaises. Parallèlement, les coûts ont augmenté et des recettes sont bloquées dans des pays comme le Nigéria ou la Libye, la Zambie ou le Zaïre. Les perspectives ne sont pas

meilleures pour 1983. Dans ces conditions, les investissements vont être réduits (report de livraison d'un Boeing 747), des programmes de diminution des coûts et d'amélioration de la productivité mis en place. Les personnels, ainsi qu'il a été indiqué, vont décroître. La compagnie U.T.A. ne prévoit d'engager aucun pilote ou mécanicien navigant avant 1987.

---

Performances financières et recul commercial pour la compagnie UTA  
par Alain Faujas  
(*Le Monde*, 8 mars 1985)

Les brillants résultats de la compagnie aérienne privée UTA au cours de l'année 1984 sont surprenants par rapport à ceux des autres compagnies mondiales. Celles-ci ont, en règle générale, amélioré leurs comptes d'exploitation grâce à un retour en force de la clientèle. Le paradoxe d'UTA est d'avoir réalisé une marge brute d'autofinancement de 642 millions de francs (10,6 % du chiffre d'affaires) et le meilleur bénéfice de son histoire, soit 219 millions de francs (163 millions de francs en 1983) avec des paramètres financiers et commerciaux médiocres : un chiffre d'affaires de 6 milliards de francs en augmentation de 4,7 % seulement, une chute du trafic de passagers de 6,1 %, un recul du trafic de fret de 2,7 %.

M. René Lapautre, PDG d'UTA, a expliqué, le 6 mars, les recettes qu'il a appliquées pour vaincre cette adversité qui tient à la conjoncture économique des pays africains et à la concurrence aérienne féroce dans la zone du Pacifique et en Extrême-Orient. Il a pratiqué une « gestion serrée » dans tous les domaines. Les escales d'Harare (Zimbabwe) et de Maputo (Mozambique) sont-elles déficitaires ? Il les ferme. Le trafic se réduit-il ? Il limite encore plus l'offre de sièges (- 9,4 %) afin d'augmenter de 2,4 points le coefficient de remplissage de ses avions. Il abaisse de 44.000 en 1983 à 38.000, le nombre des heures de vol annuelles. Il loue, puis vend un Boeing 747 cargo qui lui semble en excédent. Il met en préretraite trois cent quarante-cinq salariés.

À trop prolonger ce régime spartiate, l'entreprise risquait de perdre sa vigueur. Aussi M. Lapautre souhaite-t-il aujourd'hui qu'UTA reparte. L'arrêt des licenciements et certains investissements commerciaux sélectifs aideront à reconquérir des parts de marché. Ainsi, dans le domaine du fret, la compagnie développera-t-elle le transport des voitures neuves - « kilomètre zéro » vers l'Afrique. À la fin du mois de mars, elle offrira à ses clients un service — déjà expérimenté par Air France — de colis express de moins de 100-kilos enregistrés une heure et demie avant le décollage.

#### Se rapprocher de l'idéal

Pour les passagers aussi des innovations sont annoncées. Par exemple, des fauteuils plus larges et plus confortables sur les premières et sur les classes « affaires » d'Extrême-Orient. Un vol en DC 10 supplémentaire chaque semaine entre Los Angeles et Papeete. Une nouvelle relation entre Honolulu et Papeete pour attirer les touristes japonais. Sur le réseau africain, on instaurera une classe « affaires » baptisée Galaxy, qui s'intercalera entre la première classe et la classe économique. Dans chaque catégorie, des améliorations seront apportées au service à bord pour le rapprocher de ce qu'on considère souvent comme l'idéal: le service de la Swissair.

Déjà associée avec le Club Méditerranée dans son village de Moorea, la compagnie vient de prendre une participation de 5 % dans le capital du voyageur Africatours. Avant les « événements », elle comptait renforcer son action de promotion touristique en faveur de la Nouvelle-Calédonie, où 16 500 touristes japonais étaient attendus en 1985.

Malgré ses projets d'expansion, M. Lapautre conserve le désir de réaliser de nouvelles économies, au grand dam du personnel navigant technique basé en Polynésie. Il semble anormal au PDG qu'un commandant de bord perçoive 100 000 francs par mois exonérés de tout impôt. Il ne cache pas qu'il recherche « la suppression de la majorité des suppléments de salaire des expatriés ». La perspective d'une grève ne l'émeut pas le moins du monde...

---

Air Zaïre en pilotage assisté par UTA  
(*Libération*, 3 février 1986)

UTA, une des principales compagnies aériennes privées en Europe, dont le principal actionnaire est une société de Jérôme Seydoux, PDG de la cinquième chaîne, les Chargeurs réunis, va assurer la gestion d'Air Zaïre. La compagnie africaine, qui connaît de grosses difficultés, a déjà licencié 4.500 de ses 6.500 employés. Cela n'a pas suffi pour la redresser : ses dettes atteindraient près de 40 millions de dollars.

L'intervention d'UTA n'est pas due au hasard, puisque l'Afrique est le continent pratiquement réservé de la compagnie qui en tire de forts jolis profits : 219 millions de francs de bénéfices pour six milliards de chiffre d'affaires en 1984. On comprend que ces bons résultats, en constante amélioration, aient attiré l'attention des dirigeants zaïrois pour sauver leur compagnie nationale. UTA est d'autant plus concernée qu'Air Zaïre lui doit d'importantes sommes. Elle ne sera d'ailleurs pas rémunérée pour ce service fixé par contrat à six ans, si ce n'est par la prise en charge des cadres mis à la disposition des Zaïrois.

Le premier objectif sera de « restaurer la crédibilité financière de la firme et de regagner la confiance de la clientèle en assurant notamment la régularité des lignes. », a déclaré Joël de Cernon, chargé de la tâche. Il sera aidé par la flotte d'Air Zaïre : un DC 10, deux DC 3 (dont les moteurs vont devoir être changés), 4 Fokker, dont un seul en état de vol, et trois Boeing 737, dont un à l'état d'épave. La compagnie dessert notamment Bruxelles deux fois par semaine.

---

UNE CONTRE-ATTAQUE DU PRÉSIDENT D'AIR FRANCE

La compagnie UTA est-elle nécessaire ?

par Alain Faujas

(*Le Monde*, 8 avril 1986)

De notre envoyé spécial\_

Tokyo. — Au cours de l'inauguration d'un vol sans escale Paris-Tokyo, M. Marceau Long, président de la compagnie Air France, a déclaré le 5 avril : « La France n'a-t-elle pas intérêt, suivant l'exemple de ses voisins, à confier à une seule compagnie l'exploitation de son portefeuille de lignes internationales ? » Une façon pour lui de poser la question de l'existence de la compagnie privée française UTA. En apparence, il y a de l'anachronisme dans cette démarche. Une entreprise publique qui demande une intégration technique et commerciale avec une entreprise privée, voilà qui paraîtra à beaucoup en totale contradiction avec le libéralisme économique proclamé par le gouvernement Chirac.

La querelle a commencé à propos d'une ligne Paris-San-Francisco que les Français demandent à l'administration américaine — pour l'instant en vain — l'autorisation d'exploiter. Il est juste de dire que c'est M. René Lapautre, président d'UTA, qui a ouvert les hostilités en souhaitant que cette liaison soit accordée à sa compagnie et non à Air

France, qui dessert déjà Los Angeles, ville proche de San-Francisco. Ce faisant, M. Lapautre manifestait la volonté d'amender le principe, arrêté en 1963, selon lequel UTA et Air France ne devaient pas se concurrencer : à UTA étaient dévolus l'Océanie, le Pacifique sud, une partie de l'Afrique de l'Ouest et du Sud ; à Air France le reste du monde et notamment les États-Unis.

#### Les risques de la concurrence

Les thèses de M. Lapautre, exprimées dans ces colonnes (le *Monde* du 26 octobre 1985) sont celles d'un chef d'entreprise qui souhaite tout simplement développer sa compagnie en profitant des opportunités. Il estime que, sur les marchés porteurs comme les États-Unis, deux compagnies françaises prendraient aux compagnies américaines plus de clientèle qu'une seule. Il sent qu'en Europe, la mode est à la déréglementation et qu'il peut espérer réaliser un jour des vols court-courrier pour rabattre depuis Londres, Francfort ou Rome — villes qu'il doit aujourd'hui laisser à Air France — des passagers pour ses lignes africaines ou asiatiques.

Il a compris qu'UTA végéterait sur des destinations très concurrentielles (Asie, Océanie) ou appelées à un développement économique médiocre (Afrique) et il souhaite accéder au marché des pays développés. Il aimerait profiter du libéralisme économique et politique ambiant en France et en Europe pour pousser ses pions et se placer en challenger de la compagnie nationale, un peu comme British Caledonian, compagnie privée, l'a fait par rapport à British Airways, toujours propriété de l'État britannique.

Dans cette optique, M. Lapautre a donc demandé qu'UTA desserve San-Francisco lorsque la négociation aboutirait avec les Américains. Pour pouvoir renforcer la compétitivité de sa compagnie et pratiquer des tarifs meilleur marché, il se prépare à limiter ses coûts salariaux et vient de dénoncer la convention sociale qui liait Air France et UTA aux syndicats de leur personnel.

Cette stratégie est redoutable pour Air France, car LITA pourrait être tentée, par la suite, de demander à desservir l'ensemble du monde. Aussi la compagnie nationale réagit-elle avec vigueur. Elle estime qu'une concurrence aérienne franco-française aboutirait à des résultats catastrophiques. Le marché aérien européen est limité en comparaison de celui des États-Unis. Ainsi la totalité du trafic régulier des compagnies des douze membres de la CEE représente-t-elle seulement 44 % du trafic domestique de l'American United Airlines. Faut-il s'étonner, dans ces conditions, si une compagnie européenne réalise en moyenne sept fois moins de trafic qu'une de ses homologues d'outre-Atlantique ? Au moment où la concentration est en marche dans le monde aérien américain, il serait suicidaire de disperser les efforts commerciaux des compagnies françaises et de multiplier leurs frais de personnel.

#### L'union fait la force

Pour la première fois, le président d'Air France est allé plus loin que cette argumentation somme toute défensive. Il contre-attaque en faisant remarquer que, partout en Europe, il n'existe qu'une compagnie aérienne par État. Les Pays-Bas ont KLM, l'Italie, Alitalia et la RFA, la Lufthansa. Seules la France et la Grande-Bretagne ont laissé subsister deux transporteurs aériens. « L'offensive vigoureuse des compagnies étrangères rend plus nécessaire que jamais un regroupement des forces », dit M. Long. Après tout, Air France ne possède qu'une centaine d'avions et UTA une dizaine, alors que United Airlines en aligne plus de trois cent cinquante. Autrement dit, pour résister à l'assaut des mastodontes américains, faisons comme les Allemands et les Italiens et ne formons plus qu'une seule compagnie internationale. L'union fait la force.

Voilà un dossier bien épineux sur le bureau des deux ministres UDF responsables des transports, MM. Pierre Méhaignerie et Jacques Douffiagues ! Idéologiquement, ils ne peuvent qu'être sensibles aux idées de M. Lapautre, au demeurant proche de la



nouvelle majorité et à la tête d'une entreprise privée performante <sup>3</sup>. Politiquement, il sera difficile de persuader M. Chirac, et le RPR, restés gaulliens en matière d'aviation civile, qu'Air France doit cesser d'être « les ailes de la France » et donc protégée. En fin de compte, l'attribution d'une ligne aérienne, question plutôt mineure, permettra de cerner les contours et les contradictions du libéralisme commençant.

---

Les reproches du P.-D.G. d'U.T.A.  
(*La Nouvelle République du Centre-Ouest*, 5 mai 1988)

Le P.-D.G. de la compagnie aérienne privée U.T.A., M. René Lapautre, a déclaré hier dans une interview au journal « Le Monde » qu'il est « l'un des déçus de ce gouvernement », lui reprochant de n'avoir rien fait pour « casser le corporatisme du transport aérien ».

« De droite comme de gauche, a-t-il expliqué, les hommes politiques français ne comprennent pas ce que vont être les problèmes de la France dans la concurrence européenne. Le secteur aérien est l'un de ceux qu'ils comprennent le moins ».

Le gouvernement actuel « a pratiqué un libéralisme facile et de peu de conséquences », ajoute le P.-D.G. de la compagnie, qui appartient au groupe Chargeurs S.A. de M. Jérôme Seydoux. « D'accord, les liaisons aériennes ont été assouplies sur les départements et territoires d'outre-mer. Et après ? Rien ».

Le P.-D.G. indique qu'il compte porter la taille de sa flotte de treize avions actuellement à vingt-trois en 1991, avec l'acquisition de deux Boeing 747 (déjà commandés) et de six à huit Boeing 737, s'ajoutant aux deux appareils de ce type que vient de recevoir le groupe U.T.A.

---

1989 (19 septembre) : les services libyens sur ordre du colonel Kadhafi font exploser un DC 10 d'UTA au-dessus du Ténéré : 170 victimes de 22 nationalités.

---

1990 : cession de UTA à Air France ; rachat par les Chargeurs de Pathé au groupe Rivaud.

---

<sup>3</sup> Pour tout compliquer, le principal actionnaire d'UTA, Chargeurs SA, est aussi actionnaire de la cinquième chaîne de télévision dont le gouvernement veut la suppression sous sa forme actuelle.