

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 38 (1958)
Heft: 4

Artikel: Le fret aérien
Autor: Tournade, Emile
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886427>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



(Photo collection Air-France)

Le fret aérien

par Emile Tournade
Président du Syndicat national
des Agents et Courtiers de Transport aérien

Dès la création de l'Aviation commerciale, les compagnies aériennes ont créé des services de fret. Il faudrait plutôt parler de paquets poste que de fret car à cette époque, lorsqu'un appareil avait pu charger 100 kilogrammes de marchandises, c'était un exploit.

Ces services de fret sont restés pendant longtemps et sont encore, malheureusement dans certains cas, les souffre-douleurs des compagnies. « Le passager paye mieux, se charge seul, fait rarement l'objet d'un litige » et bien d'autres arguments tendaient à faire négliger l'appoint du fret dans l'exploitation d'une ligne. C'est pourquoi pendant longtemps le trafic aérien des marchandises ne s'est pas développé comme il l'aurait dû.

Il en va maintenant tout autrement et les Compagnies aériennes ont compris toute l'importance que pouvait prendre le transport du fret dans leur exploitation. A titre indicatif, en décembre 1957, le tonnage transporté par avion, au départ de la France continentale, s'est élevé à 1285 tonnes et le tonnage importé par air pendant la même période à 748 tonnes.

Le jour est proche où les gros avions à réacteurs transportant plus de passagers, d'abord par leur contenance accrue, ensuite par leur rotation plus rapide sur les grands itinéraires mondiaux, les anciens appareils, dont beaucoup seront loin d'être amortis, ne bénéficieront plus de la faveur d'une clientèle toujours à l'affût des derniers perfectionnements et tout naturellement c'est au fret que les compagnies feront appel pour les remplir.

Or, les tarifs actuels ne permettent guère de rechercher de nouvelles catégories de marchandises susceptibles d'être transférées des voies de surface à la voie aérienne.

C'est donc devant ce problème que vont se trouver les

L'opération particulièrement délicate de l'embarquement d'un cheval de course, à bord d'un super H de la T. W. A.



Chargement à bord d'un avion de l'U. A. T.
(Photo U. A. T.)



Transport d'une voiture dans un Breguet d'Air-France (Photo collection Air-France)





dirigeants des compagnies et il est à souhaiter qu'ils veuillent bien s'inspirer des méthodes qu'ont recherché les compagnies de Chemins de Fer et notamment la S. N. C.F., qui ont considéré que les frais fixes inhérents à toute expédition d'abord, les frais préalables au transport lui-même ou (postérieurs) à celui-ci ensuite pouvaient seuls être réduits, les prix de la traction proprement dite restant pratiquement intangibles.

C'est ainsi que les compagnies tractionnaires ont fait appel aux Commissionnaires de Transport pour grouper les marchandises sur des destinations déterminées, ne s'obligeant ainsi qu'à la création d'un seul document de transport et s'épargnant toute manipulation étrangère au transport lui-même.

En dehors des cas de transports spéciaux qui, par leur nature ou les exigences des transactions dont font l'objet certaines marchandises, sont acquis d'office au Transport aérien, il est difficile d'envisager actuellement le détournement de la voie de surface au profit de l'aérienne de trafics d'importance notable, à moins que ne puissent être abaissés les prix de revient que tout client doit considérer.

Comme ces prix de revient ne laissent actuellement qu'une marge bénéficiaire insuffisante aux compagnies, c'est aux économies sur leur gestion du fret qu'elles devront s'attacher et il n'est pas douteux qu'un avenir prochain verra l'instauration de tarifs de groupage de marchandises diverses sur les principales relations aériennes.

Chargement de balles de coton en Afrique noire (Photo collection Air-France)

