

Les Présidents d'Air Inter

Edouard CATALOGNE 12 novembre 1954

René LEMAIRE 25 septzmbre 1956

Gabriel RAME (par intérim) 07 juillet 1959

Paul HEBRARD 03 juin 1960

Robert VERGNAUD 19 juin 1970

Marceau LONG 10 juillet 1982

Pierre EELSEN 19 juillet 1984

Jean-Cyril SPINETTA 21 novembre 1990

Michel BERNARD 23 juin 1994

Christian BLANC 15 mai 1995

AIR INTER

1954

12 novembre, constitution de la "Société Anonyme des Lignes Aériennes Air Innter" à l'initiative d'un groupe de transporteurs et de banquiers du secteur privé. Capital social : 1 million d'AF (10 000 NF). Edouard CATALOGNE devient le premier Président de la compagnie.

1955-1956

Mixité du capital de l'entrepriseEntrée du secteur public avec Air France (24% des actions, la SNCF 24% des actions) et la Caisse des Dépôts et Consignations (4% des actions). Ainsi est posé le principe d'une légère majorité du secteur public dans la gestion de la compagnie.

25 Septembre 1956 - René Lemaire est nommé Président d'Air Inter.

1957

" Promouvoir un réseau cohérent de liaisons aériennes métropolitaines " (rapport du Commissariat Général du IVème Plan)

16 Octobre - autorisation du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, d'exploiter les services aériens principaux à l'intérieur du territoire métropolitain, et promesse de détaxation du carburant. Le rapport du IVème Plan assigne à Air Inter une mission de service public d'aménagement du territoire.

1958

16 Mars vol inaugural Strasbourg - Paris par Air Inter

Mai création du logo d' AIR INTER

Juillet premier agrément d'exploitation accordé pour six mois

Exploitation des premières lignes grâce au concours des compagnies actionnaires : opérations commerciales, prêts d'appareils

- au départ de Paris vers Strasbourg, Marseille, Lyon, Nice

- de province à province : Nice/Marseille/Toulouse, Tarbes/Bordeaux/Nantes

- lignes saisonnières : Paris/Biarritz/Pau, Paris/La Baule, Paris/Vittel,

Paris/Dinard.

Octobre - Suspension de l'exploitation en raison des pertes subies (dernier vol Paris/Strasbourg le 31 Octobre 1958).

35 000 passagers transportés.

1959

René Lemaire démissionnaire de la Présidence est remplacé par Gabriel Ramé à titre temporaire le 7 Juillet 1959.

Mise en sommeil de la Compagnie AIR INTER.

1960

Reprise des vols avec un effectif de 16 personnes.

Arrêté portant octroi d'autorisation et d'agrément du 2 Juillet, valable jusqu'au 31 Décembre 1962.

L'Amiral Paul Hébrard nommé PDG le 3 Juin.

Reprise de l'activité au moyen d'appareils affrétés. Le premier vol a lieu sur Paris Toulouse le 6 Juin. 3 lignes permanentes et 3 lignes saisonnières représentant 4957 km.

1961

Second agrément d'exploitation qui se compose de 12 lignes dont 3 saisonnières, soit 9809 km.

91 251 passagers transportés.

1962

Achat de cinq Vickers Viscount V 708 devant assurer 16 lignes soit 10588km.

Recrutement de personnel navigant technique et commercial.

18 Mars - Départ pour Marseille - Marignane du premier stage de qualification pilote.

9 Avril - Inauguration à Orly de la Préparation des Vols (PAV) avec recrutement de personnel sol.

Mai - Première liaison sur Orly - Bordeaux en Vickers Viscount.

Lancement d'incitations tarifaires destinées aux groupes, aux jeunes et aux retraités.

Création d'une carte d'abonnement.

203 247 passagers transportés.

1963

Exploitation à tendance bénéficiaire incitant à l'acquisition de deux autres Viscount 708.

1er Mars - Troisième agrément d'exploitation.

Première expérience de décentralisation en province avec l'ouverture d'une Représentation Locale à Mulhouse.

L'effectif de la Compagnie se compose de 274 personnes

344 639 passagers transportés.

1964

Acquisition de trois Vickers V 724 au Canada et de quatre Nord 262 auprès de Nord Aviation (29 sièges) permettant de ne plus recourir provisoirement aux affrètements.

Ce sont maintenant 23 lignes permanentes qui sont exploitées et 11 supplémentaires en été soit 14 467km.

524 696 passagers transportés.

1965-1966

Location de Nord 260 non pressurisés à compter du 2 Juin 1965.

Création de Délégations et de Représentations Locales.

Autorisation d'exploitation par arrêté du 18 Mai valable 20 ans.

Grandes Visites techniques (VM) Vickers Viscount réalisées à Beyrouth (Liban).

Réseau intérieur pratiquement en place avec 43 lignes permanentes et 7 lignes saisonnières (17 502 km).

La flotte se compose de 14 Viscount, 4 Nord 262.

Affrètement de 2 Caravelle Air France avec équipage technique Air France et personnel navigant commercial Air Inter.

1965 : 791 981 passagers transportés

1966 : 1 170 206 passagers transportés.

1967

Janvier - Application de l'octroi d'autorisation valable jusqu'en 1986.

1er Octobre - Signature d'une convention avec l'État, valable jusqu'au 31 Décembre 1973, reconnaissant " une vocation privilégiée " pour le transport aérien de passagers, poste et fret en France métropolitaine (Corse comprise).

Parallèlement, signature de protocoles avec Air France et UTA définissant les modalités d'application entre les compagnies de la convention avec l'État.

Évaluation en ligne d'un Fokker F.27-200 destiné à moderniser la flotte de turbo- propulseurs.

Création de l'activité Fret.

Février 1967 - première Caravelle 3 (F-BNKC) à Air Inter.

1 544 276 passagers transportés.

1968

Mai - Malgré les difficultés du moment que le pays traverse l'exploitation se poursuit au départ de Brétigny assurant ainsi un minimum de lignes. La flotte se compose de 35 appareils.

Mise en ligne des 7 premiers Fokker F.27-500.

6 Août - Destruction au sol par sabotage d'un F.27-500 à Quimper-Pluguffan.

1 727 951 passagers transportés.

1969

Première mondiale réalisée par Air Inter :

Le 9 Janvier - premier " atterrissage tout temps " d'une Caravelle en provenance de Lyon, avec 56 passagers à bord. Il s'agit d'une première mondiale ; dans la même journée 7 autres ATT sont réalisés. Cinq aéroports sont équipés de l'infrastructure nécessaire pour ces atterrissages : Orly, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Lyon.

Mise en place de réductions tarifaires axées sur les typologies de clientèle accompagnée d'une grande campagne publicitaire afin d'augmenter le nombre des clients.

Suite à des accidents survenus en Australie, 6 Viscount sont arrêtés pour des problèmes de structure (longeron d'aile).

2 399 773 passagers transportés.

1970

Robert Vergnaud, Vice-président depuis 1967, succède à l'Amiral Paul Hébrard le 19 Juin 1970.

Des études de fond sont menées afin d'utiliser les F.27-500 d'Air Inter en exploitation mixte : Postale / Passagers.

La compagnie se compose de 2693 personnes pour un réseau des 200.000km.

2 801 695 passagers transportés.

1971

7 Mars - ouverture de l'escale d'Orly Ouest marquant une étape importante dans l'amélioration de la qualité de service : premières passerelles télescopiques, facilitant embarquement et débarquement des passagers.

En Janvier - Destruction complète au sol d'une Caravelle suite à un incendie à Orly.

2 997 285 passagers transportés.

1972

L'année est marquée par un triple succès : l'expansion du trafic (+29 %), un bénéfice net jamais atteint et l'autonomie financière. Elle assurera désormais la péréquation entre les lignes bénéficiaires au nombre de 11 et les 46 lignes déficitaires.

Arrivée des deux premières Caravelle 12 en fin d'année.

3 834 316 passagers transportés.

1973

Air Inter exploite 5 Caravelle 12 construites par Sud aviation.

A partir du 23 Juin, desserte Corse Bastia, conjointe avec Air France.

Premier programme de fidélisation avec l' "Horaire Confort ".

4 111 896 passagers transportés.

1974

8 Mai - signature pour 7 ans d'une nouvelle Convention qui maintient le principe : " Une ligne, un transporteur ".

Air inter a atteint un niveau de ponctualité comparable à celui du transport ferroviaire et se place ainsi parmi les toutes premières compagnies aériennes au monde.

4 Juin - modernisation de la flotte avec la mise en ligne des 6 premiers Mercure commandés en 10 exemplaires deux ans auparavant.

Signature d'un protocole entre l'État, la société Marcel Dassault-Bréguet Aviation et la Compagnie afin de compenser l'exploitation de ces appareils construits seulement en 10 exemplaires.

Examen en Juin de la convertibilité des F.27-500 avec ceux des PTT. Participation de la flotte F.27-500 du Centre d'Exploitation Postale d'Air France (CEP).

22 Mars - Attentat à Bastia contre une Caravelle qui est détruite.

La ligne Orly/Lille est supprimée en Décembre précédée par la fermeture d'Orly/Belfort et Orly/La Rochelle.

4 390 748 passagers transportés.

" Plan Tricolore "

Innovation commerciale avec la création du Plan tricolore qui divise les vols en trois :

- les vols rouges se situant aux heures de fortes demandes,
- les vols bleus se situant aux heures de faibles demandes,
- les vols blancs se situant aux heures intermédiaires

De nombreuses réductions proposées sur ces deux dernières catégories vont permettre la démocratisation du transport aérien français selon le vœu exprimé dès le départ par le Président R. Vergnaud.

Système de péréquation financière : sur une soixantaine de lignes, 11 radiales et 1 transversale bénéficiaires compensent les pertes des autres lignes.

Transport de presse sur Orly/Toulouse et Orly/Marseille.

Avril - Ouverture de Paris/Ajaccio, Marseille/Ajaccio et Nice/Ajaccio desservies conjointement avec Air France.

12 Avril - retrait du dernier Viscount (IT 450 St Etienne/Paris).

24 Décembre - signature d'un contrat avec Airbus Industrie pour l'achat de trois Airbus A.300 B2 Les gains de productivité obtenus par l'exploitation de ces gros-porteurs permettront une baisse des tarifs en touchant une nouvelle classe de passagers.

4 582 932 passagers transportés.

1976

29 Novembre - Mise en ligne sur les lignes Paris/Marseille et Paris/Lyon, puis Paris/Nice de l'Airbus A.300.

22 Décembre - Premier Atterrissage Tout Temps (ATT) au monde pour un appareil classé gros-porteur (130-150 T).

5 129 600 passagers transportés.

1977

Transfert du siège social de Paris à Paray Vieille Poste qui permet le regroupement de tous les services de la Compagnie dans la zone industrielle nord de l'aéroport où se trouve déjà une partie du personnel (directions de l'Exploitation, du Matériel, de l'Informatique et des Télécommunications).

Le 21 Février une Caravelle 3 d'Air Inter effectuant un ATT en condition réelle à Bordeaux Mérignac heurte en finale un véhicule aéroportuaire qui s'était engagé par erreur sur la piste entraînant la mort des deux occupants. L'appareil dégage sur Toulouse Blagnac après une remise des gaz et se pose sans autre problème.

5 540 879 passagers transportés.

1978

Début de l'arrêt des Caravelle en exploitation à Air Inter.

Prise de participation de 20 % dans le capital d'Air Charter International. Cette filiale a pour mission d'assurer tous les vols charters pour le compte d'Air France et d'Air Inter.

Mise en service d'un nouveau système de réservation automatique "SIRENE" connecté aux ordinateurs de la SITA et d'Air France.
5 909 637 passagers transportés.

1979

Effort pour atteindre une nouvelle clientèle sensibilisée par une politique de réduction tarifaire.

L'expansion du trafic ainsi obtenue atteint 14 %.

L'aménagement du territoire porte sur le développement du réseau transversal au départ de Nice vers Bordeaux Mulhouse et Toulouse.

Achat de deux super Caravelle 12 et cinq A.300 sont en ligne.

6 348 933 passagers transportés.

1980

Expiration de la Convention État - Air Inter en fin d'année.

La compagnie s'inscrit dorénavant dans un régime général du transport aérien national avec une autorisation d'exploitation et d'agrément valable jusqu'à l'an 2000.

Lancement du Système Informatique de Gestion des Mouvements d'Avions (SIGMA).

Ouverture d'une liaison Nice/Nantes.

7 721 110 passagers transportés.

1981

Mise en service du 1er tronçon du TGV Paris-Lyon.

1982

Le 24 juin, Marceau Long succède à Robert Vergnaud qui devient président d'honneur de la compagnie.

1983

Le 24 juin, retrait des dernières Caravelles III

Le 25 septembre, mise en service du 2ème tronçon du TGV Paris-Lyon qui entraîne une perte de 810 000 passagers. Le trafic augmente de 8,6 % malgré la concurrence.

1984

Le 19 juillet, Pierre Eelsen succède à Marceau Long

1985

Le 5 juillet, signature de la dernière convention avec l'État, confirmant l'exclusivité de la compagnie sur son réseau jusqu'au 31 décembre 2000.

En contrepartie, Air Inter s'engage à assurer sa mission de service public en offrant le meilleur service possible au moindre coût.

Modernisation des aéroports :

En province, extension des aéroports de Brest et de Perpignan, création d'une nouvelle aéroport à Quimper, répartition du trafic sur deux niveaux à Bordeaux, construction d'une deuxième aéroport à Nice.

A Orly Ouest, plusieurs tranches de travaux sont décidées :

Création du hall 4, puis réaménagement des halls 2 et 3, et à plus long terme, création du hall 1.

Le 26 novembre, signature avec Airbus Industrie du contrat d'achat définitif de 10 A 320, et de 14 en option.

1986

Avec la Caisse des Dépôts et Consignations, création de la filiale Visit France chargée d'élaborer et de commercialiser des produits touristiques de courte durée en France. Les participations sont de 65 % pour Air Inter et de 35 % pour la Caisse des Dépôts.

1987

Le 17 juin, livraison du premier Airbus A 320.

En prévision du marché unique de 1993, ouverture en concertation avec Air France des deux premières dessertes européennes : Paris-Madrid et Paris-Ibiza (l'été).

Amélioration de la qualité du service : Lancement de la formule "Plein Ciel" et signature le 4 octobre d'un accord de partenariat avec Hertz.

Dernier vol du Fokker 27-500 le 19 février 1988.

Le 11 octobre, adhésion au système mondial de distribution et de réservation Amadeus.

1989

Le coefficient de remplissage record de 70,3 % est atteint.

Signature du contrat d'achat des Airbus A 330 le 14 décembre.

1990

Le 12 janvier, Air France, qui détient 36,53 % du capital d'Air Inter, prend le contrôle d'UTA. Comme UTA possédait 35,80 % du capital d'Air Inter, Air France est désormais l'actionnaire majoritaire avec 72,33 % du capital de la compagnie.

Signature le 7 juillet du contrat d'achat des Airbus A 321 : 7 commandes fermes et 8 options.

Le 21 novembre, Jean-Cyril Spinetta devient P-D-G de la compagnie en remplacement de Pierre Eelsen.

1992

Le 20 janvier, la compagnie est endeuillée par l'accident de l'Airbus A 320 effectuant la liaison Lyon-Strasbourg. Accentuation de la concurrence aérienne avec une forte présence d'AOM sur Orly-Nice, et l'ouverture des lignes Roissy-Toulouse et Roissy-Marseille par la TAT le 14 septembre, et ferroviaire avec les améliorations du TGV Ouest.

1993

Le 1er janvier voit la naissance de l'Union Européenne et l'entrée en vigueur du "3ème paquet" de mesures communautaires qui vise à libéraliser le transport aérien européen et à créer un marché unique au 1er avril 1997.

Le 27 octobre, Michel Bernard succède à Jean-Cyril Spinetta à la présidence d'Air Inter.

Le 27 décembre, commande ferme de 9 A 319 et 9A 319 en option.

Le 30 décembre, livraison du 1er A 330, destiné à remplacer progressivement l'A 300 sur les lignes à fort trafic.

1994

Le 25 juillet, création de la holding "Groupe Air France SA" Le capital est détenu par l'État. Cette holding a pour filiales Air Inter et Air France.

Le 6 septembre, présentation du projet de création, en 1997, d'une nouvelle compagnie européenne qui regroupera les activités d'Air Inter et du Centre de Résultats Europe Air France.

Le cap des 17 millions de passagers est franchi pour la première fois, malgré le renforcement des concurrences aériennes et ferroviaire.

1995

Après Orly-Nice en 1991, les lignes transportant plus d'un million de passagers sont ouvertes à la concurrence de plusieurs compagnies aériennes.

Christian Blanc remplace Michel Bernard en tant que PDG. Le 7 septembre, il nomme Jean-Pierre Courcol Directeur général.
Le 5 octobre, la présentation du projet "Air Inter Europe" définit les objectifs de cette nouvelle compagnie.

1996

La marque "Air Inter Europe" et la dénomination sociale "Compagnie Air France Europe" remplacent Air Inter.

Juillet : La fusion avec Air France est annoncée pour le 1er avril 1997.

le 26 octobre : Fermeture des lignes européennes, ainsi que de : Orly-Perpignan, Orly-Toulon et Orly-Nantes, et lancement de la "Navette" sur Nice, Marseille et Toulouse.

1997

1er avril : Fusion avec Air France, et disparition d'Air Inter.