

# L'État et le transport aérien

par **Robert Espérou**, inspecteur général honoraire de l'Aviation civile,  
robert.esperou@wanadoo.fr

Le texte ci-après est la transcription de la conférence organisée par le comité d'histoire le 25 octobre 2007, et donnée sous le même titre par M. Robert Espérou en partenariat avec l'organisation « Mémoire de l'Aviation civile », celle-ci sous l'impulsion de Pierre Lauroua, s'attache à promouvoir une meilleure connaissance de l'histoire et du patrimoine de cette administration au particularisme marqué qui peut s'appuyer sur une (déjà) longue tradition, puisqu'elle s'est mise en place au lendemain de la première guerre mondiale.

La DGAC s'est associé à cette manifestation co-présidée par Mme Florence Rouse, directrice de la régulation économique. Peu d'auteurs seraient mieux qualifiés que Robert Espérou pour retracer le rôle exceptionnel joué en France par l'État dans l'organisation des transports aériens. Ancien élève de l'ÉNA (promotion 1957), il a consacré toute sa carrière à l'Aviation civile pour en finir Inspecteur général. Co-auteur de plusieurs ouvrages dont « La politique communautaire du transport aérien » (1997) et « Histoire d'Air France des origines à nos jours » (1997), il est aujourd'hui Médiateur d'Aéroports de Paris et membre du Conseil supérieur de l'aviation marchande.



Le fameux immeuble dit « Montparnasse », sis au n° 93 du boulevard du même nom, localisation historique du Secrétariat à l'aviation civile et commerciale (SGACC). MEEDDAT/photothèque STAC ; photo R. Bouvier.

## L'ÉTAT ET LE TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien va avoir cent ans, si l'on prend en compte les promenades en dirigeable offertes au public par la Compagnie générale transaérienne, fondée en 1909. Ce n'est guère qu'un peu plus d'un siècle après la création du Conseil général des Ponts et Chaussées en 1804 et que soixante-dix ans après l'installation du tout jeune ministère des Travaux publics dans l'Hôtel de Roquelaure, en 1839.

Il n'était pas évident, lors de son apparition au début du siècle dernier, que la « navigation aérienne » tombe sous la coupe des Travaux publics. C'est néanmoins dans la structure de ce ministère qu'elle s'est trouvée à ses débuts, puis de façon presque continue depuis 1946. Notre ministère a donc été la principale branche du pouvoir exécutif chargée de mettre en œuvre les textes législatifs et réglementaires pertinents en la matière, sous le contrôle des tribunaux. C'est lui aussi qui a conduit la politique des gouvernements successifs dans le domaine du transport aérien.

## STRUCTURES

Dès la loi de finances pour 1908, le ministère des Travaux publics inscrivit à son budget une subvention de 100 000 francs (environ 15 000 €) à la navigation aérienne et sollicita un contingent supplémentaire de décorations dans la Légion d'Honneur pour ceux qui avaient contribué à son développement. En novembre 1909, le ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes créa une commission pour « examiner les questions relatives à la navigation aérienne ». Le mot « aviation » apparut pour la première fois dans l'organigramme du ministère en 1910, dans les attributions du 2<sup>e</sup> Bureau de la Direction des Mines.

<sup>1</sup> D'après Denise Brimeur, Vital Ferry, Bernard Pellissier et Marc Suel, *Regards sur l'Aviation civile, Histoire d'une administration*. Toulouse, CEPADUES, 1992. Voir aussi Jacques Guillerm, *in Cent ans avec l'Aéro-Club de France*.

De son côté, le ministère de la Guerre s'attribua la compétence en matière d'aviation civile en créant en 1912 un Bureau de l'aviation civile au sein de sa 12<sup>e</sup> Direction (Direction de l'aviation militaire)<sup>1</sup>.

Avant même de devenir une réalité, le transport aérien faisait déjà l'objet d'une compétition entre civils et militaires.

Les mots « transports aériens » furent utilisés pour la première fois dans la nomenclature gouvernementale en janvier 1920, lorsque l'ensemble de l'aviation civile quitta la Guerre pour les Travaux publics, sous la forme d'un Sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique et des Transports aériens.

Cela dura six ans, période capitale, puis le transport aérien passa, en juillet 1926, sous la tutelle du ministère du Commerce, de l'Industrie et des PTT, dirigé par Maurice Bokanowski.

Celui-ci mourut en septembre 1928 dans un accident d'avion, immédiatement suivi, en novembre, de la création d'un ministère de l'Air.



Victor Laurent Eynac, premier ministre de l'Air en 1928. Caricature de Georges Villa. Collection R. Espérou.

Ce ministère regroupait l'Aéronautique militaire (12<sup>e</sup> direction du ministère de la Guerre), le Service central de l'Aéronautique maritime du ministère de la Marine, le Bureau de l'aviation coloniale du ministère des Colonies et la direction de l'Aéronautique civile du ministère du Commerce. Le ministère de l'Air comprenait une direction de l'Aéronautique marchande et dura, sous treize cabinets, jusqu'en juillet 1940, sauf de février à décembre 1932, période durant laquelle cette direction fut à nouveau placée sous le contrôle du ministre des Travaux publics et de la Marine marchande.

Dans la tourmente de la seconde guerre mondiale, l'organisme d'État chargé des Transports aériens changea plusieurs fois d'identité. La loi sur l'organisation de la Nation pour le temps de guerre prévoyait que, dès l'ouverture des hostilités, une direction des Transports aériens, chargée de l'organisation et de l'exploitation, se substituerait à la direction de l'Aéronautique civile du ministère de l'Air et serait intégrée dans une direction générale des Transports du ministère des Travaux publics. En fait, ce dernier délégua ses pouvoirs au ministère de l'Air, qui devint en juillet 1940 un Secrétariat d'État à l'aviation. La direction des Transports aériens, un moment dissoute, fut rétablie peu après et prit en décembre 1940 le nom de direction de l'Aviation civile. Le débarquement allié en Afrique du Nord et l'invasion de la zone Sud entraînèrent la scission de l'organisation de l'aviation civile : la direction de l'Aviation civile à Alger fut placée sous le commandement de l'aviation française en Afrique et, en métropole, la direction de l'Aviation civile, re-devenue direction des Transports aériens en avril 1943, passa sous le contrôle du secrétariat général de la Défense aérienne, placé sous les ordres du secrétariat d'État à la Guerre. En février 1944, la direction des Transports aériens d'Alger fut placée sous l'autorité du commissariat à la Guerre et à l'Air, puis, en mars, du commissariat à l'Air ; elle comprenait un bureau de l'Aviation civile<sup>2</sup>.

Les réseaux militaires de transports aériens passèrent sous l'autorité directe de la D.T.A., qui eut aussi sous ses ordres le service des Ports aériens, de la Circulation aérienne, de la Météorologie et des Communications.

Le 22 décembre 1945, un décret transféra au ministère des Travaux publics et des Transports les attributions précédemment dévolues au ministère de l'Air en matière d'aviation civile. La direction des Transports aériens, celle des Installations et des travaux de l'Air et le service de la Météorologie nationale, rattachés à ce ministère, formèrent le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale. Depuis ce jour-là, Aviation civile et Transports aériens n'échappèrent plus à l'autorité du ministère des Travaux publics et des Transports, à la nuance près que de 1967 à 1973 et de 1978 à 1984, les transports constituèrent un ministère autonome.

Le ministère changea souvent de nom et d'envergure<sup>3</sup>. Le ministère de l'Équipement naquit en 1966 de la fusion des Travaux publics, des Transports et de la Construction, auxquels l'année suivante s'ajouta le Logement. Il devint en 1974 ministère d'État, de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Cette configuration dura jusqu'en 1978, quand les Transports en furent à nouveau dissociés, et ce jusqu'en 1984. Le ministère s'agrandit encore en 1986 par l'adjonction de l'Environnement et de la Mer. Depuis lors, les Transports sont toujours restés dans la mouvance du ministère, même s'ils ont disparu en juin 2007 du nom de celui-ci, devenu ministère de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement durables\*. Les ministres chargés des Transports ont parfois été assistés d'un Secrétaire d'État aux Transports, voire, en un seul cas, d'un très bref sous-secrétariat d'État à l'Aviation civile, de juin à novembre 1957. Depuis 1946, les Transports aériens ont donc fait partie, les quatre cinquièmes du temps, de notre ministère.

<sup>2</sup> Cette inversion des termes peut surprendre. En effet, nous sommes plutôt habitués à l'inclusion des transports aériens dans l'aviation civile et non à l'inverse. Elle peut s'expliquer par le fait que les transports aériens étaient, à cette époque, entièrement militarisés, mais qu'on avait néanmoins réservé une petite place aux civils.

<sup>3</sup> Voir Alain Billon, L'histoire du Ministère de l'Équipement n'est pas un long fleuve tranquille, Revue du comité d'histoire du ministère, n°1, novembre 2006 et n° 2, avril 2007.

\* Aujourd'hui, le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de l'Aménagement du territoire.



M. Yves Guéna, ministre des Transports, en visite au SGAC, à Paris, cité de la Convention, entouré (à droite) de Maurice Grimaud, secrétaire général de l'Aviation civile, et (à gauche) de Georges Meunier, directeur des bases aériennes, en 1973. MEEDDAT/STAC ; photo R. Bouvier.

Au sein de celui-ci, l'Aviation civile fut confiée en 1946 à un secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale. Il perdit, en août 1960, son épithète « commerciale ». Puis le secrétariat général à l'Aviation civile devint, en 1976, une direction générale de l'Aviation civile, qui figure aujourd'hui en 12<sup>e</sup> place sur la liste des 14 services mis à la disposition du ministre de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement durables.

La direction des Transports aériens du SGACC, brièvement amalgamée dans une éphémère direction de la Navigation aérienne et des Transports aériens au début des années 1950, devint un service des Transports aériens en 1978, puis à nouveau une Direction en 1992, pour être ensuite rebaptisée direction de la Régulation économique en 2005, lors de la réorganisation de la DGAC. Les mots « transports aériens » n'apparaissent plus aujourd'hui qu'au niveau d'une sous-direction de la DRE.

<sup>4</sup> On remarquera l'interchangeabilité des termes « circulation aérienne », « navigation aérienne » et « transport aérien », qui persista longtemps dans le langage de l'aéronautique/aviation.

On doit également noter que, depuis 1951, le ministre est assisté d'un Conseil supérieur de l'aviation marchande, dont la consultation est obligatoire, depuis 1954, pour les décisions concernant les autorisations, agréments, certificats et licences délivrés par le ministre aux entreprises de transport aérien.

## LOIS ET RÈGLEMENTS

Depuis le code d'Hammourabi, l'État se manifeste par la production et l'application de textes de toute nature. Il s'agit, en France, de lois, décrets-lois, actes dits lois, décrets, arrêtés, circulaires, décisions. La panoplie s'est enrichie, à partir des années 1980, de règlements, de directives et de décisions communautaires.

L'activité législative et réglementaire avant la guerre de 1914-1918 avait concerné les brevets et licences de pilotes, la navigabilité des aéronefs et les règles de l'air. Un projet de loi générale sur la navigation aérienne, déposé en décembre 1913, n'avait pu aboutir avant la déclaration de guerre. Le 31 juillet 1914, la navigation aérienne fut interdite par décret.

Le décret du 21 mai 1919 la rétablit et elle fut aussitôt réglementée par un décret interministériel du 8 juillet 1920, dont l'article 5 disposait que : « Les entreprises qui veulent exploiter commercialement la circulation aérienne<sup>4</sup> sur le territoire français - que leurs lignes soient tout entières sur ce territoire ou qu'elles y aient seulement leur terminus - doivent obtenir, au préalable, l'autorisation du sous-secrétaire d'État de l'Aéronautique et des Transports aériens ».

Aucune condition n'était exigée autre que d'exploiter avec des aéronefs pourvus de certificats de navigabilité et immatriculés en France, conduits par des équipages français munis de brevets et de licences. Il s'agissait donc d'un régime de liberté assorti de la garantie de percevoir des primes, c'est-à-dire, pour des entreprises privées, de puiser de plus en plus largement dans le budget de l'État.

On ne doit donc pas s'étonner que, à la fin des années 1920, une tendance se dessina en faveur d'un régime juridique laissant à l'État, soit l'entière maîtrise de l'exploitation, sous forme de régie, soit tout au moins un contrôle partiel, en régime d'économie mixte.

Ce mouvement aboutit au vote de la loi du 11 décembre 1932 fixant le statut de l'Aviation marchande. Ce texte offrait trois possibilités : régie d'État, entreprise non subventionnée et entreprise subventionnée, assurant un service d'intérêt général. Les compagnies de cette dernière catégorie devaient obligatoirement être constituées en sociétés anonymes, dans lesquelles l'État posséderait 25 % du capital. Cette loi servit de base juridique à la création d'Air France et des autres compagnies qui virent le jour entre les deux guerres.

Le 19 septembre 1941, un acte dit « loi du gouvernement de Vichy », fixant un nouveau statut de l'Aviation marchande, abrogea la loi de 1932 et remplaça le cadre juridique antérieur par de nouvelles dispositions. Les compagnies aériennes seraient désormais soumises à un des deux régimes suivants : concession ou autorisation, selon qu'elles faisaient appel ou non au concours financier de l'État.

La question du statut de l'Aviation marchande se posa à nouveau au lendemain de la Libération. En 1946, les réponses du SGACC aux demandes d'autorisation des entrepreneurs privés faisaient allusion à un projet de loi qui devait être bientôt soumis à l'Assemblée constituante en vue de fixer ce statut. Dans cette attente, l'acte dit loi de 1941 constituait encore, au moins de façon implicite, la base juridique des quelques dizaines d'autorisations précaires et révocables qui furent octroyées aux entreprises privées à partir de mai 1946. La situation juridique d'Air France n'était guère plus solide, puisqu'il s'agissait d'une société en liquidation, gérée par deux administrateurs provisoires nommés par une ordonnance du Tribunal de Commerce de la Seine en novembre 1944.

Plusieurs projets de loi en vue de donner un statut à Air France furent proposés par le gouvernement en 1947, mais le projet final ne vint en discussion qu'en juin 1948. Une question préalable fut alors posée, en vue de surseoir à statuer jusqu'à la discussion d'un projet de statut général de l'Aviation marchande. Le ministre s'engagea à déposer un tel projet, moyennant quoi la loi du 16 juin 1948 portant institution de la compagnie Air France fut votée. Mais le projet de statut général de l'Aviation marchande demeura, comme l'« Arlésienne » de Georges Bizet, un sujet dont on parla beaucoup, mais qu'on ne vit jamais.

Le régime des autorisations précaires et révocables octroyées aux compagnies privées convenait de moins en moins à des sociétés dont la flotte et le trafic étaient devenus presque aussi importants que ceux d'Air France. Le décret-loi du 26 septembre 1953 relatif à la coordination des Transports aériens abrogea enfin l'acte dit loi de 1941 et instaura un régime d'autorisation et d'agrément pour les entreprises privées. Le projet de statut de l'Aviation marchande ne fut définitivement abandonné qu'en 1955, lorsqu'une décision ministérielle, qui entérinait l'entente à laquelle étaient parvenues Air France et les trois principales compagnies privées, constata que les divers projets et propositions de lois déposés à ce sujet n'avaient que peu de chances d'aboutir. Le cadre juridique dans lequel allait évoluer le transport aérien français fut désormais fixé pour une quarantaine d'années.

L'intervention des institutions européennes vint bouleverser ce système à l'occasion de l'achat de l'UTA et d'Air Inter par Air France. Deux ans plus tard, le troisième « paquet » de libéralisation du transport aérien communautaire, constitué par les règlements N° 2407/92, 2408/92, 2409/92, 2410/92 et 2411/92 du Conseil du 23 juillet 1992 fixa les règles toujours en vigueur en matière de délivrance des certificats et licences, d'accès au marché, de tarifs des passagers et de fret, de règles de concurrence et d'accords et de pratiques concertées dans le domaine du transport aérien.

Au fil des années, règlements et directives se sont ajoutés à ce corpus de base, dans de très nombreux domaines touchant au Transport aérien : services de réservation, assistance en escale, créneaux horaires, droits des passagers, sûreté, environnement. Le domaine régalien de l'État se réduit ainsi peu à peu à l'exercice de la subsidiarité. Le Code de l'Aviation civile, dans sa plus récente version, fait référence à une cinquantaine de règlements, directives, décisions et avis d'origine communautaire, dont une trentaine au moins concernent les transports aériens.

## CONTRATS ET CONVENTIONS

Dans le cadre régalien de l'activité des compagnies aériennes, l'État noua très vite avec ces dernières des liens contractuels qui fixaient, de façon plus ou moins rigoureuse, les conditions dans lesquelles leurs services étaient assurés, en échange de l'aide publique, dispensée sous forme de subventions, de garanties d'emprunts ou d'injections de capitaux.

La loi de finances pour 1920 ouvrit la possibilité de subventionner les lignes d'intérêt général et celle de 1921 compléta le dispositif en instituant des primes. La prolifération des types de primes et leur caractère de plus en plus ésothérique ne parvinrent pas à dissimuler les tares de ce système. Il pesait de plus en plus lourd dans le budget de l'État : d'un million et demi en 1919, le montant total des primes passa à 78 millions en 1925. Les conventions entre l'État et les compagnies aériennes ne garantissaient pas pour autant leur solidité financière. La loi de 1920 avait ouvert la possibilité de conventions décennales ; en fait, elles n'atteignirent jamais cette durée, ce qui aurait été, de toute façon, sans portée réelle, en raison du principe de l'annualité budgétaire.

L'instabilité du système permettait d'autre part aux pouvoirs publics de faire pression sur les entreprises pour les encourager à se regrouper.

Les conventions passées entre les administrations postales et les compagnies furent un moyen universellement adopté pour aider au développement du transport aérien. Il suffisait de payer le service rendu à un niveau supérieur au coût. Une preuve a contrario en fut fournie par l'expérience d'Air Bleu en 1935/36. La surtaxe fit fuir la clientèle et l'exploitation fut interrompue au bout d'un an, en raison des pertes encourues par la société privée. L'expérience fut reprise avec participation de l'État et d'Air France au capital.

Pendant la guerre de 1939-1945, le transport aérien fonctionna entièrement sous le régime de conventions passées avec les autorités successives, civiles ou militaires, de Vichy, d'Alger, de Dakar ou de Paris. La paix une fois revenue, la survie d'Air France fut assurée par une convention signée en septembre 1946 par le ministre des Travaux publics et des Transports et les administrateurs provisoires, appliquée rétroactivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier de cette année-là. Il s'agissait, purement et simplement, d'une subvention d'équilibre.

On verra ci-après, lors de l'exposé des politiques, que les conventions et les contrats se sont perpétués jusqu'à nos jours.

## L'ORDRE JUDICIAIRE

L'intervention des tribunaux dans l'action de l'État en matière de transport aérien a longtemps été marginale et oblique, compliquée par l'existence, propre à notre pays, d'une double juridiction, judiciaire et administrative. C'est ainsi que le Conseil d'État eut à trancher, au début des années 1930, un litige qui opposait une compagnie aérienne à l'État, auquel elle reprochait d'avoir manqué à une promesse de couvrir les frais d'infrastructure qu'elle avait engagés en Afrique.

En 1968, le Tribunal des conflits s'illustra par l'arrêt Epoux Barbier, qui reconnut la compétence des tribunaux administratifs dans l'application d'une disposition du statut du personnel d'Air France. Qualifié par un juriste renommé de « quintessence de la juridiction administrative », cet arrêt reconnaissait dans ce statut, adopté par le conseil d'administration d'Air France et approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile et par son collègue des finances, des « éléments de l'organisation du service public exploité ». Cette notion de service public fut utilisée dans de nombreux autres cas dans la jurisprudence, jusqu'à ce qu'un arrêt du Tribunal de grande instance de Paris juge, en février 1997, que le Règlement n°2408/92 « a expressément mis fin, dans le principe, à la notion de service public dans le transport aérien, réservant le recours à celui-ci à des exceptions strictement délimitées ».

Entre temps, la juridiction administrative avait été saisie de quelques recours, comme en 1965, contre une décision du ministre concernant la répartition des droits de trafic entre Air France et l'UTA (cassée pour vice de forme) ou, en 1986, contre un acte administratif refusant l'autorisation d'un vol à la demande (cassé pour excès de pouvoir).

L'application des articles du Code de l'Aviation civile en matière tarifaire donnèrent lieu à des procès au milieu des années 1980, qui aboutirent à l'intervention du droit communautaire, par le célèbre arrêt du 30 avril 1986, Ministère public contre Asjes et autres (arrêt dit « Nouvelles frontières ») de la Cour européenne de justice, qui interdit aux États membres de prendre des mesures contraires à l'exercice de la libre concurrence, garantie par le traité.

Cette intervention de la Cour Européenne de Justice fut suivie d'autres, tantôt défavorables à la France, par exemple en 1994, en matière d'affectation de compagnies aériennes sur les aéroports parisiens, tantôt favorables, comme

la confirmation en 1998 de l'approbation par la Commission de l'aide de 20 MdF accordée à Air France quatre ans plus tôt.

La recours de plus en plus fréquent aux juridictions de toute nature a trouvé un nouveau champ d'application avec les affaires liées à l'activité croissante des compagnies à bas coûts, qu'il s'agisse des aides consenties à celles-ci par les aéroports qu'elles desservent ou de l'application du droit du travail et du droit social français au personnel basé sur ces aéroports.

## POLITIQUES

### Matériel volant

Le transport aérien est né au lendemain de la première guerre mondiale, par la volonté des industriels soudain privés de débouchés. Il va longtemps dépendre d'eux, d'abord directement par leur présence autour de la table des conseils d'administration des compagnies aériennes, puis, après la seconde guerre mondiale, lorsque l'État sera propriétaire et tuteur des deux branches à la fois. Il faudra attendre la fin du siècle pour que la principale compagnie française soit enfin libre de choisir les avions qu'elle veut utiliser.

En 1919, la raison sociale de la toute première compagnie présente sur le réseau international, la Compagnie des Messageries Aériennes, était sans équivoque : « Union des constructeurs d'avions pour l'étude et l'entreprise des transports aériens ». Les administrateurs s'appelaient Blériot, Breguet, Caudron, Renault, Farman, Morane, Saulnier. De son côté, Latécoère, après s'être équipé à très bon marché de Breguet tirés des surplus, obtint, lors de la vente de son entreprise à Bouilloux-Lafont en 1927, une quasi-exclusivité dans la fourniture d'appareils pour l'Aéropostale.

Paul-Louis Weiller, administrateur-délégué des moteurs Gnome-Rhône, prit le contrôle en 1925 de la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, héritière de la Compagnie franco-roumaine de Navigation Aérienne.

L'État fut assez rapidement conscient des effets pervers de cette mainmise, qui n'avait nullement encouragé le progrès technique mais avait abouti à doter les compagnies aériennes de flottes surabondantes d'appareils périmés. Il tenta de la corriger, au moment de la création d'Air France, en exigeant que les constructeurs ne possèdent pas plus de 25% du capital de la nouvelle société et en refusant que le principal constructeur préside le comité technique chargé du choix des appareils.

De fait, la flotte de première ligne d'Air France avant la guerre était composée d'appareils Bloch et Dewoitine, constructeurs non représentés dans le conseil d'administration de la compagnie. Du moins s'agissait-il d'avions français.

Or, en raison du retard technique accumulé au long des années, ceux-ci se révélaient incapables de performances égales à celles de la production étrangère. Aussi, en 1939, Air France avait pris livraison de son premier Douglas DC 3 et en avait commandé plusieurs autres. L'Aéromaritime, filiale de Chargeurs Réunis, volait sur amphibies Sikorski depuis 1937 et Air Afrique s'équipait en Lockheed.



Biplan Bréguet 14 de la compagnie des Messageries Aériennes, sur l'Aéroport de Hounslow, dans la banlieue de Londres, en 1919.  
Collection R. Espérou.



L'État put d'autant moins s'y opposer que l'industrie française devait se consacrer, tardivement, à l'équipement des forces aériennes. Seule la Régie malgache avait dû abandonner son projet d'acheter des De Havilland et se contenter de bimoteurs Caudron inadaptés au climat et aux capacités de ses mécaniciens.

Après la seconde guerre mondiale, l'État se trouva à la fois propriétaire de la construction aéronautique, nationalisée en 1936/1937, et de la principale compagnie française, nationalisée en 1945. Il considéra donc celle-ci comme le débouché naturel des usines dont les chaînes avaient continué à tourner au bénéfice de l'occupant et dont les bureaux d'études avaient fonctionné dans une semi-clandestinité. Ainsi Air France dut absorber des dizaines de Junkers 52 (AAC 1), de Siebel 204 (NC 701/702 Martinet) et de Caudron Goéland.

L'État commanda aussi, « pour le compte » d'Air France, des Armagnac, des Bretagne, des Corse, des Languedoc et des Latécoère 631.

Ces deux derniers types furent les seuls utilisés par la compagnie. L'abondance des surplus américains, ainsi que la nécessité de lutter à armes égales avec les compagnies étrangères, conduisirent rapidement le gouvernement à accepter l'équipement d'Air France et des compagnies privées en matériel étranger (Douglas, Lockheed, Bristol, De Havilland). L'État poursuivit sa politique d'arsenal par le biais de l'article 12 de la loi constitutive d'Air France, qui prévoyait la possibilité de compenser par contrat l'obligation « d'intérêt général » consistant à utiliser les courtes séries de matériel national. Tel fut le cas pour le Breguet « Deux Ponts », pour l'utilisation de Caravelle au-delà de sa durée d'utilisation rentable, et pour Concorde. Air Inter dut accepter les Nord 262, puis les Mercure, aux moments cruciaux de la signature de ses arrêtés d'autorisation ou de conventions avec l'État.

L'État joua un rôle plus positif par l'orientation qu'il sut donner à l'industrie en définissant les programmes d'avions civils.



Second prototype de la Caravelle (F-BHHI) en stationnement durant le salon de l'Aéronautique du Bourget.(1959). MEEDDAT/STAC ; photo R. Bouvier.

L'exemple le plus spectaculaire fut le concours lancé en 1951 par le secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, René Lemaire, qui donna naissance à Caravelle, premier moyen-courrier à réaction au monde. Plus tard, la DGAC dota de crédits importants les programmes d'Airbus, du réacteur CFM 56 et, avec un succès plus mitigé, de Concorde.

La pression de l'État en matière de choix de matériel rencontra parfois quelque résistance. En 1953, Air France refusa d'acquiescer les avions commandés en 1945/1946 « pour son compte ». Une vingtaine d'années plus tard, la compagnie nationale dut accepter un nombre d'Airbus A 300 disproportionné par rapport à ses besoins, mais elle refusa obstinément une version « développée » du Mercure ou l'introduction de biréacteurs Douglas dans sa flotte, dans la perspective d'une collaboration entre Dassault et le constructeur américain. Plus récemment, fin 1996, le président d'Air France dut recourir à l'arbitrage du chef de l'État pour être autorisé à honorer, contre l'avis du ministre chargé des transports, ses commandes de Boeing 777 en même temps que celles d'Airbus A 340. L'action de l'État, encadrée désormais par les engagements vis-à-vis de l'OMC et de l'Union européenne, s'est déplacée maintenant vers la défense des intérêts communautaires en la matière.

## Aides d'État

Le souci de procurer un débouché à une industrie d'intérêt stratégique fut certainement un motif essentiel de l'aide apportée par l'État au transport aérien, qui n'aurait pu naître sans cette aide. D'autres raisons – ou prétextes – s'y sont ajoutées.

On a souvent invoqué l'intérêt militaire. En fait, les exemples d'utilisation directe de matériel de transport civil pour des opérations militaires sont rares. Pour s'en tenir à la France, il n'y a guère que dans le conflit indochinois qu'une telle ambivalence a existé.

Une raison plus profonde, qui rejoint la politique de matériel volant exposée ci-dessus, est la nécessité de conserver un potentiel industriel et humain à destination duale, pacifique et guerrière.

Le prestige national a été un autre puissant mobile, qu'il s'agisse de contrer l'influence allemande en Amérique du Sud entre les deux guerres, d'afficher « Le plus long réseau du monde » ou, plus récemment, de mettre en valeur la prouesse technique d'un appareil volant à Mach 2. Mais, malgré une opinion largement répandue selon laquelle Air France aurait été un « Quai d'Orsay volant », les lignes purement liées à la politique étrangère n'ont guère existé, si l'on excepte celle vers les capitales de la Petite Entente, de 1920 à 1939. C'est néanmoins cette notion floue de « prestige » qui a servi de fondement à la signature du contrat « lignes internationales » entre Air France et l'État, de 1954 à 1965, en application de l'article 12 de la loi de 1948. En contrepartie de la desserte d'un réseau qu'elle définissait elle-même au nom de sa conception de l'intérêt général, Air France a perçu ainsi des sommes considérables.

Ancienne puissance coloniale, la France a dû payer le prix des liaisons aériennes avec les territoires dispersés sur les cinq continents sur lesquels s'exerçait sa souveraineté, sa suzeraineté ou son mandat. Le problème s'est posé très tôt, sous la pression des porteparoles de ces différents territoires, colons et gouverneurs. Leurs plaidoyers ont rencontré quelques réticences, mais ils ont généralement fini par obtenir satisfaction dans la période d'entre les deux guerres, en ce qui concerne tout au moins les liaisons avec la métropole, sous forme soit de subventions (Air Orient en 1931, puis Air France), soit de contrats postaux (l'Aéromaritime en 1937), soit de régies (Régie Alger-Congo, puis Régie Air Afrique, Service de la navigation aérienne à Madagascar, puis Régie malgache).

Les liaisons locales, initialement prises en charge par le budget de l'État (Transports aériens guyanais en 1919, Compagnie atlantique de navigation aérienne en 1923) furent ensuite laissées à la charge de chaque territoire ou fédération de territoires.

À partir de 1945, le coût des liaisons long courrier baissa sous l'effet du progrès technique. D'autre part, la situation de monopole ou de duopole colonial permit de pratiquer des tarifs qui équilibraient les dépenses. L'État dut toutefois éviter des distorsions de concurrence entre secteur public et secteur privé, ce qui lui fut imposé par la loi de finances de 1951, prohibant l'attribution de toute subvention à Air France pour les lignes en concurrence avec une entreprise privée.

Les lignes intérieures, longtemps délaissées ou considérées comme un sous-produit des lignes long courrier, ne commencèrent à fonctionner vraiment qu'en 1961, grâce à une détaxation partielle du carburant, obtenue trois ans plus tôt, et au concours financier des collectivités locales. Air Inter vola ensuite de ses propres ailes, à l'abri de conventions qui lui garantissaient le monopole sur son réseau et donc la possibilité de péréquation entre les lignes profitables et les lignes déficitaires. Une dizaine d'années plus tard, les compagnies dites « de troisième niveau » participèrent à l'aménagement du territoire, aidées à la fois par les collectivités locales et par l'État, plus précisément par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR).

Un système similaire fonctionne encore aujourd'hui, encadré par les règlements communautaires, sur la base d'appels d'offres publiés au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE), donc ouverts à tous les transporteurs des États membres, en application de l'article 4 du règlement 2408/92.

La question des aides d'État a été au centre des discussions avec les instances bruxelloises lors de la recapitalisation d'Air France à la fin du siècle dernier.

Le traité de Rome ne contient aucune disposition interdisant à un État de participer au capital d'une compagnie, mais son comportement en ce cas doit être celui d'un investisseur en économie de marché. La Commission imposa donc des conditions à cette re-capitalisation, en trois tranches, dont le versement des deux dernières était subordonné au respect des conditions convenues dans l'accord.

## Droits d'exploitation

Une permission d'exploiter, sous forme d'autorisation, d'agrément, de certificat ou de licence, a toujours été requise pour exercer une activité de transport aérien. Mais le champ d'activité et le nombre des compagnies ont été laissés à l'appréciation de l'État jusqu'à l'intervention de la réglementation européenne, à partir de 1993. L'État a adopté, au fil des années, des politiques très variées, allant de la plus grande latitude laissée aux entrepreneurs jusqu'à la volonté affichée de concentrer tout le transport aérien français en une seule main, la sienne. Le pluralisme a néanmoins prévalu, accompagné de deux tendances lourdes : la spécialisation par branche d'activité et/ou par zone géographique, et l'encouragement à la fusion des exploitants.

### « Qui paye l'orchestre choisit la partition »

La première politique appliquée fut la plus mauvaise : la liberté laissée aux compagnies d'ouvrir des lignes aériennes subventionnées, qui se portaient concurrence sur les secteurs les plus prometteurs. La dérive budgétaire entraînée par un tel schéma poussa très vite les pouvoirs publics à préconiser les premiers regroupements, dans l'idée que des économies d'échelle réduiraient la charge pour les finances publiques. Ainsi, dès 1923, Air Union regroupa les Messageries Aériennes (qui avaient déjà absorbé la Compagnie Générale Transaérienne) et les Grands Express Aériens.

Puis Air Union s'unit avec l'Aéronavale et créa ensuite Air Union Lignes d'Orient en absorbant les Messageries Transaériennes. L'État disposait, pour encourager ces fusions ou ces prises de contrôle, de moyens de pression très convaincants : le montant des subventions ou des garanties d'emprunts et la durée des conventions en vertu desquelles elles étaient octroyées. Ce qu'un ministre résuma ainsi lors d'un entretien avec un entrepreneur

réticent à accepter sa reprise par un autre : « Qui paye l'orchestre choisit la partition ».

En 1933, Pierre Cot, ministre de l'Air, créa Air France en réunissant les cinq compagnies régulières qui existaient à l'époque, ce qui se traduisit par une diminution de la charge budgétaire par rapport au total des subventions versées aux compagnies constitutives pour l'exercice précédent.



Pierre Cot, créateur d'Air France, prononçant le discours d'inauguration de la compagnie sur l'aéroport du Bourget le 7 octobre 1933.  
Collection R. Espérou..

Très rapidement, des avenants à la convention initiale vinrent gonfler à nouveau la dépense publique. De nouvelles compagnies naquirent, sous l'empire de la loi de 1932: Air Bleu, spécialisée dans le trafic postal, l'Aéromaritime, service aérien des Chargeurs Réunis en Afrique occidentale, la Régie Air Afrique sur la transversale africaine et Air France Transatlantique, croisement d'Air France avec la Transat. Chacune de ces compagnies était cantonnée dans une zone géographique, ce qui n'excluait pas les querelles sur l'attribution des lignes africaines non encore exploitées entre zones d'influence.

Vichy mit fin à l'existence de la Régie Air Afrique et d'Air Bleu. Les moyens matériels et humains furent versés à des Services civils de liaisons aériennes, dont la gestion fut confiée à Air France. L'Aéromaritime fut constituée en société anonyme, sur l'insistance du gouvernement de Vichy, mais n'échappa pas aux multiples militarisations et réquisitions des diverses autorités dont dépendit le transport aérien durant la guerre.

## La tolérance

Le 27 juin 1945, parut au JORF une Ordonnance transférant à l'État les actions en capital d'Air France, d'Air Bleu et d'Air France Transatlantique. L'intention du ministre Charles Tillon était claire : « Notre idée est de constituer une Compagnie Nationale Unique ». Il avait reconnu toutefois, à la fin de 1944, qu'il n'avait pas réussi à vaincre toutes les résistances à un tel projet. La question de savoir si Air France aurait pour objet d'assurer l'exploitation « de » ou « des » transports aériens fut longuement discutée jusqu'au vote en 1948 de la loi portant statut de la compagnie. L'article 1er de cette loi trancha en faveur de la première de ces thèses : le singulier, partitif, l'emporta sur le pluriel, qui aurait signifié le monopole.

Le successeur de Charles Tillon, Jules Moch, dut faire face, dès le début de 1946, à plusieurs dizaines de demandes de création de compagnies aériennes. Ces demandes furent en général satisfaites, mais avec des conditions draconiennes : autorisation précaire et révoquant, non exclusive, résiliable sans préavis ni indemnité, uniquement délivrée pour des services à la demande, répondant à des besoins exceptionnels, spéciaux, occasionnels ou, s'il s'agissait de services réguliers, après accord avec Air France. De telles conditions, auxquelles s'ajoutait l'obligation d'utiliser du matériel sorti d'usines françaises, eurent rapidement raison de la majorité des nouveaux entrants, sauf des plus habiles. Ces derniers, jouant sur l'ambiguïté du terme « à la demande » et grâce à l'absence de tout contrôle sérieux de la part de l'administration, prospérèrent sur les marchés coloniaux au point de se hisser presque au niveau d'Air France en moyens et en résultats.



Jules Moch, ministre des Travaux publics et des Transports, en compagnie de l'équipage d'un DC4 d'Air France en 1946. MEEDDAT/STAC ; International News Photos.

## La coordination

La scène politique changea au début des années 1950 ; on entra dans l'ère de la « coordination », qui dura, sous des formes diverses, jusqu'en 1990. Le décret de 1953, pris dans l'intérêt d'un « développement harmonieux du transport aérien français », selon les termes de l'exposé des motifs, revenait à laisser les compagnies convenir entre elles des conditions de leur cohabitation, et à les confirmer officiellement. Cet arbitrage n'en reposait pas moins sur un certain nombre de principes.

Air France, dotée d'un statut par la loi et donc dispensée d'obtenir autorisation et agrément, avait vocation à exploiter l'essentiel du trafic international vers l'Europe, les Amériques et l'Asie, ainsi que les long-courriers vers les Antilles. Elle partageait avec les compagnies privées (UAT, TAI puis UTA) la desserte de l'Afrique, du Golfe, de l'Indochine et du Pacifique. Les lignes intérieures furent l'apanage d'Air Inter pour le réseau principal et des compagnies régionales pour les lignes secondaires. Les autres compagnies étaient cantonnées à des activités spécialisées : transport de marchandises, vols non réguliers, appelés aussi « vols à la demande » ou « charters ». Cette politique du « chacun chez soi » s'appuyait sur un principe constant, même s'il ne fut clairement annoncé qu'en 1980 : « une ligne, une compagnie », ce qui excluait toute concurrence franco-française. Ce principe fut parfois appliqué de façon extensive : la ligne Avignon - Paris demandée par une compagnie régionale ne fut ouverte qu'au bout de dix ans, en raison de l'opposition d'Air Inter, qui menaçait de réduire son service entre Paris et Nîmes. De même, l'obligation fut imposée aux compagnies non régulières de décoller de Bruxelles ou de Bâle-Mulhouse vers les Antilles et la Réunion, afin de ne pas concurrencer les lignes régulières d'Air France entre les aéroports français et ces destinations, jusqu'à ce que Jacques Douffiaques mette fin, en 1986, à ce curieux détournement de trafic.

Le timide mouvement de libéralisation amorcé en 1986 fut poursuivi par le même ministre lorsqu'il autorisa l'UTA à ouvrir une ligne entre Paris et San Francisco. Mais il demeura toujours fidèle à la doctrine « une ligne, une compagnie », puisque Air France continuait à desservir, de son côté, Paris-Los Angeles. Lorsque le ministre voulut autoriser l'UTA entre Paris et Newark, il se heurta au veto du Premier ministre, protégeant Air France sur Paris - New York (Kennedy Airport). De même, Michel Delebarre, en 1988, refusa d'autoriser l'UTA à ouvrir une dizaine de lignes européennes sur lesquelles Air France était installée, ce qui précipita la vente par son propriétaire de la compagnie privée à l'entreprise publique, en janvier 1990.

## La libéralisation

Paradoxalement, c'est cette vente qui engagea la France dans le mouvement de libéralisation communautaire, en avance de deux ans sur le « troisième paquet ». Bruxelles imposa, en effet, dans un accord du 30 octobre 1990, un certain nombre de conditions à son approbation de l'achat de l'UTA et d'Air Inter par Air France. Une des plus significatives fut l'ouverture de lignes intérieures et internationales en concurrence directe avec le groupe qui venait de se constituer. Puis les règlements européens entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993 et le 1<sup>er</sup> avril 1997 rendirent l'accès au marché entièrement libre à l'intérieur de l'Union européenne, y compris entre deux points situés sur le territoire d'un même pays. La délivrance d'un certificat et d'une licence est laissée aux États membres au titre de la subsidiarité, encadrée par les règlements communautaires. L'application de ces règlements réduit considérablement l'arbitraire étatique ; tel fut le cas des décisions de la Commission ou des arrêts de la CJE, qui restreignirent le pouvoir de décision de l'État en matière d'affectation des compagnies françaises ou étrangères sur tel ou tel aéroport ou terminal.

Les octrois de licences pour les services vers des pays tiers sont même désormais soumis à une procédure qui limite le pouvoir discrétionnaire de l'État.

## Souveraineté

Avant même que vole le premier avion, les juristes discutaient du point de savoir si la navigation aérienne serait libre, à l'instar de la navigation maritime, ou assujettie au respect des frontières, selon l'adage latin « *cujus soli, ejus caeli* ». La question fut réglée au lendemain des deux guerres mondiales en faveur de la souveraineté sur l'espace au-dessus du territoire de chaque État, d'abord par la Convention de Paris en 1919, puis par celle de Chicago en 1944. La France joua, dès l'origine, son rôle de puissance majeure en transport aérien, aussi bien dans les négociations et organisations multilatérales que dans les échanges bilatéraux de droits de trafic.

L'État s'engagea très tôt dans les arrangements multilatéraux relatifs au transport aérien. La Convention de Paris fut en grande partie l'œuvre d'Albert Roper, pilote de chasse blessé gravement en mai 1918, promu conseiller aéronautique du ministère des Affaires étrangères et, à ce titre, membre de la Commission de la Conférence de la Paix. Il devint le secrétaire général de la Commission internationale de la Navigation Aérienne, ancêtre de l'OACI, dont il fut le premier secrétaire général en 1947.

Aussitôt après l'armistice du 11 novembre 1918, nos ambassades à Madrid et à Londres furent mobilisées pour l'obtention des autorisations nécessaires pour que les avions de Latécoère puissent faire escale en Espagne vers le Maroc. Le premier accord aérien, l'accord provisoire concernant la navigation aérienne entre la France et la Grande-Bretagne, fut ratifié le 23 novembre 1920 par le Président de la République, le Président du Conseil, ministre des Affaires étrangères et le ministre des Travaux publics.

La période de l'entre-deux-guerres fut marquée par de fortes interférences d'ordre politique dans le domaine de la navigation aérienne. L'article 5 de la Convention de Paris, qui interdisait aux États contractants toute relation aérienne avec l'Allemagne, gênait les pays neutres et occasionna la mise sous séquestre des avions français posés en Allemagne à la suite de pannes lors de leurs vols vers les pays d'Europe centrale. La situation fut normalisée à partir de 1926, par la signature d'un accord franco-allemand et, dix ans plus tard, par la conclusion d'un « pool » de recettes postales entre Air France et la Deutsche Luft Hansa. Le gouvernement du Cartel des Gauches utilisa l'avion en 1924 pour porter à Moscou la reconnaissance officielle du gouvernement soviétique, mais le Commissaire du peuple aux affaires étrangères refusa d'octroyer la subvention sollicitée par la CIDNA pour établir une ligne régulière Paris - Moscou. L'appui porté aux Républicains espagnols par le gouvernement du Front populaire provoqua l'interdiction de tout survol de l'Espagne par les avions d'Air France et, a fortiori, de toute escale dans ce pays jusqu'en 1948. Les relations avec la Grande-Bretagne furent celles de deux Empires et couvrirent donc, en plus des relations de voisinage, l'ensemble de l'Afrique et de l'Asie. Peu avant la guerre, un accord aérien fut conclu avec les États-Unis d'Amérique, le 15 juillet 1939, par échange de lettres entre le ministre français des Affaires étrangères et l'ambassadeur des États-Unis à Paris.

Pendant la guerre, les négociations se limitèrent à quelques tractations infructueuses avec l'Espagne, sous le contrôle étroit de la Commission allemande d'armistice et de l'ambassade des États-Unis à Vichy.

La reconnaissance tardive du gouvernement provisoire de la République française comme gouvernement légitime de la France, le 23 octobre 1944, intervint une semaine avant l'ouverture de la Conférence de Chicago, pour laquelle le gouvernement américain avait envoyé des invitations à 54 États et à une « délégation française ».

Celle-ci y mena un rôle actif et rappela la nécessité de veiller à ce que la concurrence n'aboutisse pas à des situations dans lesquelles la supériorité écrasante de certains ne déclenche des réflexes protectionnistes des autres. Cette prise de position résume bien les difficultés qui ont suivi la signature de l'accord franco-américain du 22 mars 1946, amendé à de multiples reprises, deux fois dénoncé par la France et dont l'interprétation fit l'objet de deux arbitrages internationaux. La stabilisation des relations aériennes franco-américaines n'intervint qu'avec la signature d'un nouvel accord, le 18 juin 1998.

Jusqu'à l'apparition d'accords dits de « ciel ouvert » à la fin du xx<sup>e</sup> siècle, le monde d'après-guerre a connu deux types d'accords bilatéraux, un modèle libéral, « bermudien », calqué sur l'accord anglo-américain de février 1946, et un modèle protectionniste, caractérisé par le partage des capacités offertes et un strict contrôle des tarifs. Au fil des années, les dizaines d'accords signés par la France s'alignèrent sur l'un ou l'autre de ces deux modèles, selon les intérêts qu'elle avait à défendre.

En même temps, la France participa à la fondation, à Strasbourg, en 1954, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) par l'ensemble des pays membres du Conseil de l'Europe et fut, en 1957, un des six signataires du traité de Rome. À la même époque, l'État encouragea le projet de consortium des compagnies aériennes des Six, connu sous le nom d'Europair, puis d'Air Union. Il retira ensuite son soutien, ce qui aboutit à l'échec du projet en 1966. Les dispositions du traité de Rome restèrent longtemps inappliquées au transport aérien, car l'article 84.2 requerrait l'unanimité pour toute initiative en ce domaine. Ce n'est qu'en 1986 qu'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes rendit applicable au transport aérien les règles de concurrence, qui furent définies en 1987, dans le premier « paquet » de mesures de libéralisation. Un deuxième, puis un troisième « paquet » suivirent. Le 1<sup>er</sup> janvier 1993, l'entrée en vigueur de ce dernier rendit caducs tous les accords bilatéraux conclus précédemment entre les États membres.



Centre de contrôle en route d'Athis-Mons : salle de contrôle avec opérateurs au travail (1961)  
MEEDDAT/STAC ; photo R. Bouvier.



Les accords conclus avec des pays tiers devaient être progressivement modifiés pour tenir compte des obligations découlant des règlements communautaires adoptés en juillet 1992, notamment celui qui concerne la désignation des compagnies. Cette désignation est traditionnellement réservée, dans les accords bilatéraux, aux entreprises dont le capital et le contrôle sont entre les mains de l'État ou de ressortissants de l'État qui désigne une compagnie. Cela est en contradiction ouverte avec les dispositions du règlement communautaire sur l'accès au marché, qui abolit ce lien entre le droit d'exploiter et la propriété et le contrôle nationaux, pour le remplacer par une propriété et un contrôle communautaires.

La signature, par plusieurs États membres, d'accords dépourvus de cette clause « communautaire » a conduit la Commission à un recours devant la Cour européenne de justice. Celle-ci a rendu, le 5 novembre 2002, un arrêt instituant une compétence partagée entre la Commission et les États membres pour les négociations avec les pays tiers. Plusieurs ont accepté la substitution d'une clause de désignation communautaire à la clause nationale dans un nouvel accord. Le plus spectaculaire est celui qui a été signé à Bruxelles, le 25 avril 2007, entre, d'une part, les États-Unis d'Amérique et, d'autre part, la Communauté européenne et ses vingt-sept États membres, accord qui doit entrer en vigueur en avril prochain.



Contrastes : le bâtiment moderne de la DGAC, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement jouxte l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux, ancêtre des terrains d'aviation de la capitale, qui vit notamment l'accomplissement du premier kilomètre en circuit fermé par Henri Farman, le 13 janvier 1908. MEEDDAT / STAC ; photo A. Paringaux (2002).

## CONCLUSION

Bien d'autres aspects du rôle de l'État vis-à-vis du transport aérien mériteraient l'attention. Pour s'en tenir à notre ministère, son action dans le domaine de l'infrastructure est si importante qu'elle mérite, à elle seule, une étude particulière. On y constaterait certainement une évolution parallèle à celle qui vient d'être décrite : soutien budgétaire important à l'origine et dans la période de reconstruction d'après la seconde guerre mondiale, concentration des efforts sur les principales plates-formes, désengagement progressif par recours aux ressources de collectivités locales et du marché des capitaux, prise en compte de plus en plus pressante des contraintes de l'environnement.

L'État ne fait que suivre l'évolution de la position du transport aérien dans la société, où l'enthousiasme des débuts et la splendeur de la jeunesse a peu à peu fait place à la banalisation et à l'indifférence, voire au désamour.

Heureusement pour lui, le transport aérien français a atteint, grâce à l'aide de l'État dans le passé, une dimension qui dépasse largement le cadre national ; ce qui lui permet d'affronter les défis de l'avenir. 