

Historail

Tout ce que vous voulez savoir sur l'histoire du rail

La saga de la Flèche d'Argent

• Les Superpacific
de la Compagnie du Nord

• Les ponts de Kehl



M 07942 - 16 - F: 9,90 € - RD



La « Flèche-d'Argent » (1956-1980) et la « Flèche-Corse » (1964-1969)

Les services combinés fer-air
de la SNCF avec la Compagnie
Air Transport (CAT)



Alors que l'intermodalité est plus que jamais dans l'air du temps, l'alliance train-avion mise sur pied pour assurer une desserte compétitive Paris - Londres entre 1956 et 1980, et accessoirement une liaison avec la Corse de 1964 à 1969, était en avance sur son temps. Son histoire, c'est aussi l'histoire peu connue de la prise de contrôle, par la SNCF, d'un transporteur aérien, la Compagnie Air Transport. La démocratisation du transport aérien aura finalement raison de cette formule associant l'avion et le train, avant que ce dernier ne prenne sa revanche et gagne finalement la bataille avec Eurostar...

À L'aéroport du Touquet, en 1978 : un EAD X 4500 traverse le tarmac, signaux à voie libre. Tous les mouvements aériens sont alors stoppés.

Y. Bonnard

I - Première période : les années 50



Un avion Bristol Wayfarer MK 21 de la Compagnie Air Transport, vu ici à l'aéroport du Touquet, en 1956.

Les liaisons transmanche franco-britanniques de l'après-guerre

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les relations transmanche mixtes rail-mer sont progressivement rétablies dans leur physionomie d'avant-guerre, au rythme de la reconstruction des installations portuaires et de la mise en service de nouveaux bateaux car la flotte des ferries est réduite en 1947 aux seuls paquebots Canterbury (Douvres) et Londres (Dieppe). Et 10 années seront nécessaires pour reconstituer la flotte franco-anglaise transmanche. Le pool des administrations ferroviaires nationales, constitué côté britannique par le Southern Railway – qui devient en 1947 The Southern Region au sein de British Railways (BR) –, côté français par l'Armement naval, département de la SNCF, et

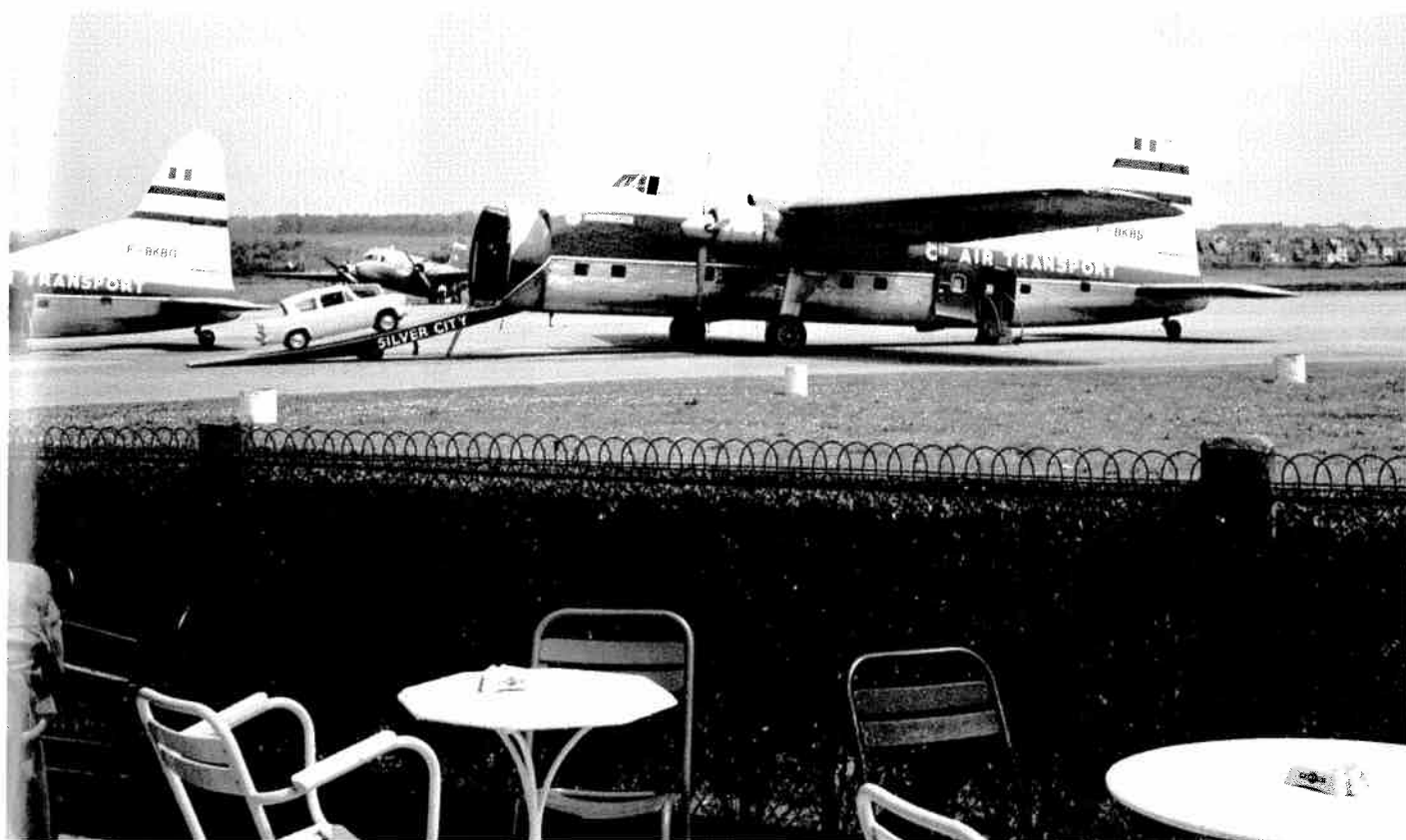
sa région Nord (1), assure de façon exclusive l'exploitation des liaisons entre les ports anglais de Newhaven, Folkestone et Douvres, et leurs correspondants français de Dieppe, Boulogne, Calais et Dunkerque. Depuis 1949, en dépit de leur apparent monopole maritime, ces partenaires dépendent d'un comité formé d'une part de la SNCF, d'autre part de la British Transport Commission (BTC), qui représente la branche navale de BR (2); ce comité définit les modalités d'exploitation et de répartition des recettes en fonction des moyens mis en œuvre par chacun.

Entre Paris et Londres, le voyageur peut emprunter la voie par Dieppe et Newhaven, la moins rapide mais la plus économique, avec deux parcours ferroviaires encadrant un trajet par bateau de 4 heures, dont certains redoutent la pénibilité en cas de mer agitée.

Les relations intercapitales (complétées par leurs prolongements vers la Suisse, l'Italie et les bords de la Méditerranée), pratiquées par Boulogne ou Calais et Folkestone et Douvres, sont les plus rapides et les plus chargées du pool. La *Flèche-d'Or* (Golden-Arrow), d'abord rétablie dans sa composition de 1939 de voitures Pullman de la Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL), acceptera des voitures de 1^{re} classe puis des voyageurs de 2^{de} classe, réduisant simultanément son offre de places de luxe.

Quant au Night-Ferry, il assure, chaque nuit et dans chaque sens, un service d'hôtellerie direct et sans rupture entre les deux capitales, grâce aux voitures-lits de la CIWL adaptées, grâce à leur gabarit réduit, à la circulation sur les voies de la Southern Region de BR.

Chaque année, à partir de Pâques, le trafic s'intensifie en raison des



M. François/Doc.

échanges d'étudiants et de scolaires, d'une présence accrue des touristes et des vacanciers (un grand nombre de Britanniques passent le Channel pour gagner la France et mais aussi une partie de l'Europe).

Si une partie de la clientèle « affaires » est demeurée fidèle aux voyages traditionnels par train et bateau, beaucoup ne résistent plus à l'attrait des liaisons aériennes proposées par les compagnies nationales Air France et British European Airways (BEA). Il faut dire que les utilisateurs ne gardent à l'esprit que le temps de vol et ne retiennent pas les temps incertains d'accès aux aéroports parisiens (Le Bourget, Orly) ou londoniens (Croydon, Heathrow ou Northolt). À vol d'oiseau, Orly est à 345 km de Heathrow, et les temps de vol des Dakota du début des années 50 ne dépassent guère 1 heure.

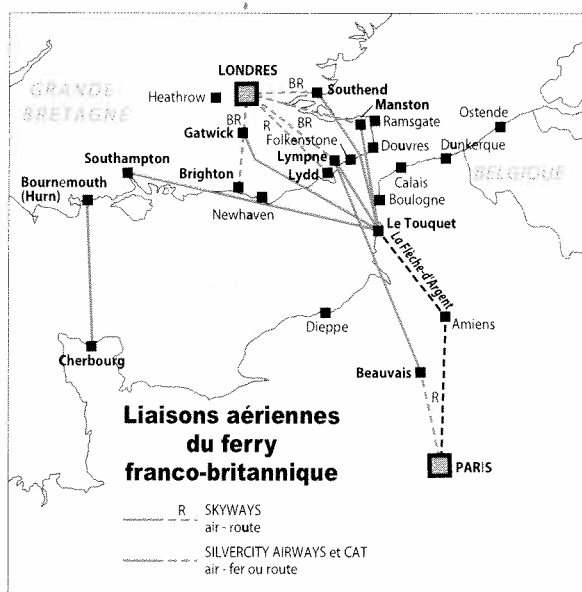
La part de l'avion augmente donc chaque année. Durant l'hiver 1948, le service comprend trois vols allers-retours quotidiens Air France et trois allers-retours BEA; durant l'été 1948, leur nombre est porté à six rotations pour chacune des compagnies. On relève 187 000 passages par la voie aérienne et 816 000 par la voie maritime en 1949. En 1956, 455 000 passagers transiteront par Orly et Le Bourget, alors que 753 000 prennent les navires SNCF ou BR. Cela veut dire que si la mobilité globale s'accroît, la part du voyage terrestre ne cesse de baisser. Cette tendance va se confirmer puisque les deux modes afficheront des résultats identiques en 1960.

Le transport aérien se positionne sur les vols courts transmanche

En marge des services directs Paris-Londres, on voit apparaître très tôt

des petites compagnies aériennes sur le créneau de la traversée de la Manche, jusqu'à présent apanage exclusif des ferries. La clientèle visée est notamment celle des voyageurs avec automobiles.

Embarquement d'automobiles dans un Bristol 170 de la Silver City Airways (1961).



Infographie V. Morell/Historail



En 1948, la compagnie aérienne Silver City Airways Ltd (Scal) créée par un ancien officier de la Royal Air Force (RAF) entre en scène en proposant un transfert par avion entre l'aérodrome de Lymgne et l'aéroport du Touquet. Au cours de ce premier exercice 1948, 170 automobiles accompagnées vont utiliser cette nouvelle voie, alors que 66 000 véhicules sont encore acheminés par la voie maritime. Mais dix ans plus tard, tandis que le trafic global annuel de voitures accompagnées a plus que quadruplé, la part de l'aérien atteint 33 %, avec 84 000 passages par avion pour 196 000 traversées maritimes. La Scal est alors installée à Lymgne (Kent), ancienne base de la RAF au nord-ouest de Folkestone. Avec trois avions Bristol Freighter Mark 21 (ou Mk) – chacun peut emporter deux automobiles et une vingtaine de passagers –, la compagnie réussit à transporter 2 750 automobiles en 1949, puis, l'année suivante, 3 850 autos, 1 000 motos et 15 000 passagers. Ayant fait transiter 7 000 voitures en 1951, elle double sa flotte par l'apport de six Bristol Freighter Mk 32. Cet appareil peut transporter 60 passagers ou trois automobiles et 32 passagers. L'année 1952 donne un résultat de 13 000 voitures, avec, les jours de pointe, 42 rotations Lymgne - Le Touquet. En 1953, des inondations mettent hors-service la piste de Lymgne et l'air ferry (3) fonctionne provisoirement à partir de Southend. Arguant de la lenteur de réaction des autorités aéroportuaires de Lymgne, la Scal quitte définitivement ce site en octobre 1954 pour s'installer à Lydd, à une quinzaine de kilomètres au sud-est.

L'aérodrome public de Ferryfield, à Lydd (également dénommé London Ashford Airport), avait été construit en 1954 pour servir de base à l'air ferry entre le Kent et le Continent. Il dispose de toutes les installations adaptées pour ce service. De son ouverture, en 1955, à la fin de 1957, la Scal va transporter au départ de Lydd 137 000 automobiles et embarquer un demi-million de passagers. Étonnant ! Le tarif d'un passage est de 4 livres par personne et de 25 livres pour une automobile.

En septembre 1955 apparaît une nouvelle formule de transport combiné économique, établie par les Britanniques (décidément très libéraux envers toute forme de concurrence privée, même au détriment de leurs sociétés nationalisées) (4).

La société Skyways (Coach-Air Ltd) propose un service mixte air-route Londres - Paris, avec un parcours par autocar entre Londres et l'aérodrome de Lympe, puis un vol en DC 3 entre Lympe et l'aérodrome de Beauvais-Tillé, suivi d'un parcours par autocar jusqu'à Paris (arrivée place de la République).

Le trajet entre les deux capitales s'effectue en 6 heures 45 et coûte 7 livres et 14 shillings – un prix sensiblement inférieur à celui d'un billet de 3^e classe Londres - Paris-Saint-Lazare par Newhaven et Dieppe en 8 heures 30 (route réputée la plus économique). Pour un aller-retour, les prix proposés varient selon les périodes, entre 9 livres et 8 shillings et 12 livres et 14 shillings. On est ici en présence d'une offre sérieuse et très concurrentielle de relation à prix bas, qui préfigure les vols low cost actuels.

Cette nouvelle offre connaît immédiatement le succès auprès d'une clientèle variée, surtout touristique, attirée par les conditions tarifaires.

À partir de 1959, une autre compagnie britannique, Channel Air Bridge Service Ltd, concurrente de la Scal, développe d'autres passages aériens à partir de Lydd, vers Calais et Ostende.

À la direction et à l'Armement naval-SNCF, où l'on suit l'évolution du trafic transmanche, on fronce le sourcil devant la multiplication des services aériens qui concurrencent les traditionnels services maritimes. L'agacement est officiel.

Ouverture du service air-fer combiné Paris - Londres avec la CAT

Alors que les Britanniques étaient jusqu'à présent seuls sur le créneau des vols courts transmanche, arrive une société privée française, la Compagnie Air Transport (monogramme aérien : AT). Cette dernière, qui avait passé un accord de représentation commerciale en France avec le groupe Silver City Airways, obtient les autorisations nécessaires des services techniques français de l'aviation civile et du groupe Bureau Veritas pour créer un service de même nature que

Arrivée de l'autorail De Dietrich X 2500, en service rail-route-air sur la ligne Londres - Lydd - Étapes - Paris, à Paris-Nord (1956).

La CAT : une création de l'après-guerre

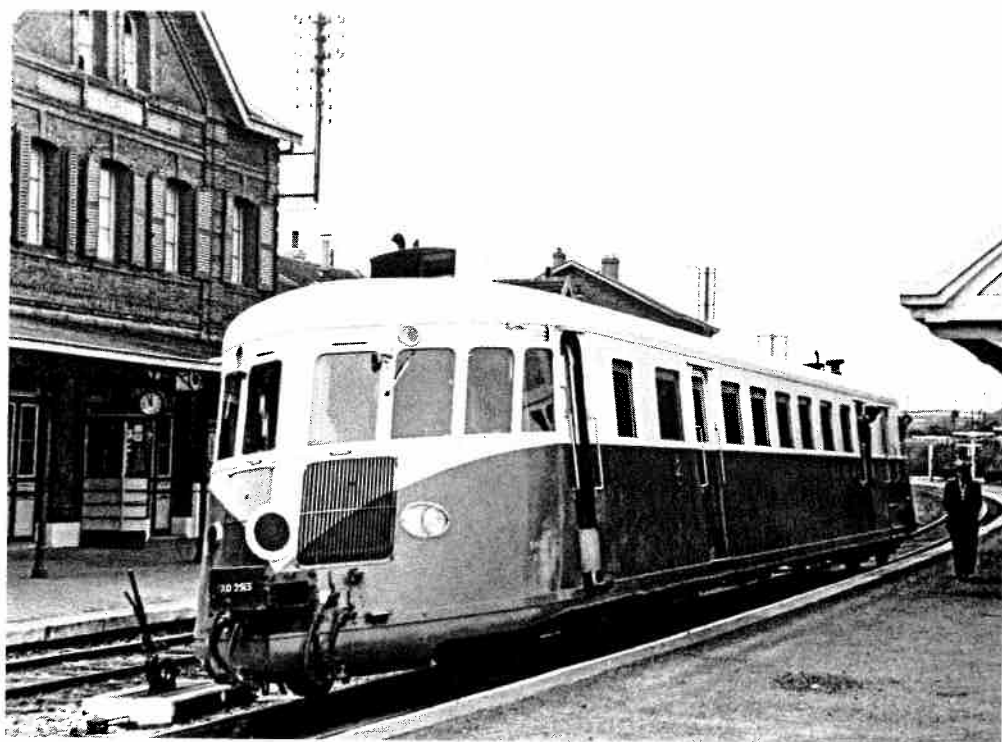
La CAT fut créée dès 1946 par d'anciens officiers, survivants de l'épopée des Forces aériennes françaises libres (FAFL), héros des batailles de 1940 à 1945. Parmi eux, le colonel Jacques Soufflet (5), le colonel Henri Alias et le commandant Louis Ottensooser. Se joignirent à eux des actionnaires du monde des transports. L'entreprise avait reçu du ministre des Transports, des Travaux publics et de la Reconstruction, Jules Moch, une autorisation précaire et révoquable pour exploiter des services occasionnels de passagers, en accord avec Air France dans le cas de lignes internationales. Ce fut le cas pour les lignes saisonnières Londres - Deauville ou Lille - Londres. La CAT se développa avec ses propres avions autour d'activités de transport de fret aérien touchant l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale française. De 1949 à 1952, elle convoya la presse du jour de la métropole à Alger par avion Bristol Freighter. Le 28 juillet 1950, elle fut impliquée dans l'accident du Bristol F-BENF d'un vol affrété par Air France Alger - Gao à Tanzezrouft (Algérie) : il y eut 26 morts (6)...

La direction de la compagnie avait été confiée à Louis Ottensooser, personnage apprécié du milieu des transports aériens et bien connu sous son nom de guerre : « commandant Charles ».

Les titres de la société anonyme au capital de 350 millions de francs (3,5 millions de nouveaux francs) étaient détenus à 75 % par la Compagnie générale transatlantique (CGT). Parmi les actionnaires minoritaires notables apparaissaient Air France et sa filiale la Compagnie aérotechnique, la banque Rothschild, la Compagnie du chemin de fer du Nord et la CIWL... et une vingtaine de particuliers, dont des anciens des FAFL tels Pierre Louis-Dreyfus ou Jacques Soufflet. Par ailleurs, la société disposait d'un actif d'actions d'Air Algérie et de Royal Air Maroc.

Mais en 1955, la CAT ne possède plus qu'un avion Bristol Freighter, qu'elle met en pool avec ceux de la Silver City Airways pour le service de navettes de transport d'automobiles entre Le Touquet et Ferryfield ; il sera détruit accidentellement en 1958.

Y. B.



Ci-dessus, l'autorail De Dietrich X 2513 au départ d'Étapes pour Paris (1956).



Ci-contre, à Étapes, une hôtesse veille à l'embarquement de voyageurs dans l'autobus assurant la correspondance entre la gare et l'aéroport du Touquet (1960).

celui de Skyways (avion + autocar), mais en recherchant un accord avec les exploitants ferroviaires pour leur confier le transport terrestre.

La CAT se rapproche alors du groupement transmanche des chemins de fer français et britanniques, qui estime qu'il convient de lui répondre, autant que possible, favorablement. La SNCF mettrait à disposition de la compagnie un autorail particulier d'une cinquantaine de places – capacité suffisante pour celle d'un avion Bristol (7) ou d'un autocar –, mais les British Railways préfèrent réserver leur intervention jusqu'à l'aménagement prochain de l'aéroport de Gatwick, qui devrait permettre une liaison rapide par trains électriques avec la gare Victoria à Londres.

Ainsi, le voyage Paris - Londres pourrait être couvert en un temps compétitif de 5 heures 50, par chemin de fer de Paris à Étapes, par avion du Touquet (aéroport desservi par la gare d'Étapes) à Ferryfield, et par autocar pour le parcours terrestre anglais. La SNCF est assurée par les affréteurs d'une garantie financière de couverture du prix de revient de l'autorail utilisé.

Ce premier service combiné de la CAT/Scal va fonctionner du 18 mai au 30 septembre 1956. Sans publicité préalable, il transportera quelque 6 500 voyageurs avec un seul autorail, un seul avion (en théorie) et un seul autocar, soit un taux de remplissage moyen proche de 50 % (6 500/2 [A-R]/136 jours). Pour le voyageur, après enregistrement de ses bagages au guichet CAT ouvert en gare du Nord à Paris, le temps global de parcours de 5 heures 50 à l'aller va se répartir de la façon suivante, en cinq séquences :



Y. Brionard/Doc.

1. parcours Paris - Étaples par autorail rapide 14501 (14502 en sens inverse), dont la vitesse maximale est de 120 km/h. Les 227 km sont parcourus sans arrêt intermédiaire en 2 heures 34 ;

2. transbordement des voyageurs et de leurs bagages enregistrés de la gare d'Étaples à l'aérodrome du Touquet par l'autocar d'un correspondant local de la SNCF ; formalités de douane et de police françaises, puis embarquement à bord d'un avion Silver City Airways ou CAT. Durée théorique : 40 min ;

3. 30 min sont accordées pour les procédures de décollage et d'atterrissage et le temps de vol du

Touquet à Lydd-Ferryfield : la traversée entre les deux rives de la Manche demande, elle, moins de 20 min ;

4. à Ferryfield, débarquement des voyageurs et passage aux postes de contrôle des autorités de douane et de police. À l'époque, celles-ci étaient déjà particulièrement inquisitrices envers les arrivants, pratiquant une distinction d'accueil entre les détenteurs d'un passeport ou d'un titre d'identité « british » et les autres « non british ». Le temps prévu pour cet épisode est de 25 min ;

5. parcours par autocar de Lydd à Londres, gare Victoria, via Ashford ;

il dure 1 heure 50 par les routes vallonnées du Kent, par les nouveaux tronçons rectifiés de la route principale A 20 et compte tenu de la vitesse réglementée. Le chauffeur de l'autocar rencontrait une circulation de plus en plus dense à l'approche de la banlieue londonienne, avec de multiples ralentissements dus aux feux de croisement routiers et aux embouteillages naissants dans la traversée de la capitale.

La SNCF va affecter au roulement aller et retour 14501/502 Paris-Nord - Étaples l'un des deux autorails De Dietrich 320 ch (X 2513 ou X 2515) du dépôt de Noisy-le-Sec. Anciens autorails gouver-

À Étaples (en 1960), démarrage du TA 14502 pour Paris, composé de l'autorail X 2051 et de la remorque XR 8836.



Après les manœuvres en gare d'Étapes de l'autorail X 2051, au départ pour Paris, les voyageurs ayant quitté l'autocar peuvent embarquer (1957).

nementaux, ils avaient reçu un aménagement de 2^{de} classe avec 48 places pour voyageurs assis et étaient équipés d'un petit local cuisine (8). Un agent de la CIWL embarqué assure un service de consommations.

les vendeurs dès 1957, a sans doute deux explications possibles voire concomitantes : d'une part, l'autorail Budd utilisé [voir ci-après] était en acier inox non peint et donc avait tendance à briller ; d'autre part, ce surnom ne pouvait

rail Budd X 2051, récemment réceptionné des établissements Carel & Fouché. Ce véhicule dispose de 96 places pour personnes assises, dont 16 en 1^{re} classe et 80 en 2^{de}. Avec ses deux moteurs GM de 275 ch (220 kW) et une puissance globale de 550 ch, compte tenu du profil assez facile des 225 km entre Paris-Nord et Étapes, il peut aisément effectuer ce parcours sans arrêt en 2 heures 40 à la vitesse maximale de 120 km/h et avec un autre véhicule remorqué. Durant cette année 1957, l'autorail Budd va remorquer successivement une voiture DEV 46 dite d'embranchements, B10t de 30t et à 80 sièges, puis la remorque ex-DRG

L'autorail Budd utilisé était en acier inox non peint et avait donc tendance à briller.

À la fin de l'année 1956, la CAT peut annoncer que 6 500 voyageurs environ ont utilisé le service de la « Flèche-d'Argent/Silver Arrow ». (Cette dénomination commerciale, qui sera utilisée par

que faire pendant à la Flèche-d'Or.) Le service, suspendu durant l'hiver 1956-1957, reprend le 12 avril 1957. La direction du Matériel met à la disposition de l'Exploitation de la région Nord le tout nouvel auto-

La SNCF, partenaire d'Air Inter

XR 5411 à 75 places et, à partir de juillet, la remorque XRBDi 8836, spécialement aménagée pour ce service par les ateliers SNCF de Laon. Cette remorque à 86 sièges accompagnera l'autorail Budd pour la durée de ses affectations à la *Flèche-d'Argent*. Le convoi propose donc dans cette dernière configuration une capacité totale de $96 + 86 = 182$ places, c'est-à-dire celle de plusieurs avions Bristol pour la traversée aérienne.

L'indicateur des horaires Chaix (été 1957) mentionne aux tableaux A3 et 220 les TA « Direct » (9) 14501/14502 Paris - Londres et retour, sans arrêt commercial intermédiaire porté, mais avec la mention « service mixte Air-Fer par Étaples » circulant jusqu'au 6 octobre 1957 ainsi que sept autres jours de ce mois d'octobre.

Le TA 14501 quitte la gare du Nord à 10 heures 21, et le temps global de parcours entre les deux capitales est de 7 heures 14. Le parcours inverse demande 7 heures 30 – le TA 14502 arrive à Paris à 16 h 50. Les TA 14503 et 14504 d'après-midi et de soirée renforcent la liaison durant la pointe estivale du 9 juillet au 10 septembre. Ils circulent sur demande expresse de la CAT.

A priori, l'autorail Budd X 2051 assure les TA 14501/14502 journaliers et réguliers. Les horaires des allers-retours temporaires 14503/14504 nécessitent l'usage d'un autre appareil, généralement un X 3800 de Noisy-le-Sec. Ce train est mis en marche si la CAT le demande.

Même avec la participation de la SNCF, les *Flèche-d'Argent* conservent un caractère d'affrètement privé, et aucune mention commerciale ou publicitaire ne

Alors que le transport aérien des personnes s'est fortement développé à l'intérieur de la Grande-Bretagne, en France il faut attendre 1954 pour connaître un projet crédible de constitution d'une société chargée de l'exploitation des lignes aériennes intérieures. Il sera porté par Francis Fabre, dirigeant de la compagnie maritime des Chargeurs réunis et de la compagnie aérienne UTA. Il est appuyé par trois banques (13), d'autres transporteurs et des hommes d'affaires entrepreneurs (entre autres, Sylvain Floirat).

La nouvelle société va prendre la dénomination de « Société anonyme des lignes aériennes intérieures Air Inter » et solliciter la coopération de deux entreprises publiques nationales, Air France et la SNCF. La première pour un partenariat technique et pour son expérience, la seconde pour sa connaissance des données de trafic et de la coordination des modes de transport (concurrence probable de l'air et du fer). La recherche de cette expertise semble donc être une explication à cette démarche. Air France exige que le capital d'Air Inter soit détenu, en majorité, par des organismes du secteur public, afin d'assurer l'intérêt de la nouvelle société et le contrôle de l'État sur elle. Ce qui est réalisé: 24,95 % du capital est détenu par Air France, 24,95 % par la SNCF et 4 % par la Caisse des dépôts et consignations. Encore contrainte par la loi de 1949, la SNCF ne peut souscrire au capital que par l'intermédiaire de la SCETA, sa filiale à 100 %.

Entre 1955 et 1958, malgré l'action gouvernementale, les tentatives de lancement de l'exploitation sur quelques liaisons Air Inter échouent. Les causes imputables sont multiples: des partenaires peu motivés (Air France, dont les dirigeants, les personnels et les syndicats craignent cette nouvelle concurrence), et des coûts élevés (affrètement d'avions et exploitation du réseau).

Dès lors, les pouvoirs publics (de la V^e République) s'impatientent, réadaptent la position légale de la SNCF (ordonnance du 31 octobre 1958) et exigent que soit trouvé un dirigeant apte à promouvoir cet « outil de désenclavement du territoire ». On finit par trouver ce meneur. L'amiral Paul Hébrard est nommé P-DG. À partir de 1960, il va implanter effectivement le transport aérien français en ouvrant à l'exploitation plusieurs lignes avec le matériel et le personnel nécessaires. Sa grande réussite fut aussi celle de ses collaborateurs, dont son directeur commercial, Gérard Brandeis, venu de la direction de la SNCF.

La suite de l'histoire sort de notre propos.

Y. B.

sera dans un premier temps reprise par le Chaix. On ne verra apparaître sur ce document des indications sur les services de vente des billets et des réservations qu'à partir de 1963.

■ Du côté de la direction de la SNCF

Dans une lettre du 13 mai 1957 adressée au secrétaire d'État aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme, le président de la SNCF, Louis Armand, informe la tutelle de l'accord que la SNCF entend passer avec la CAT pour contrôler le développement et l'orientation du service fer-air

Paris - Londres. Cette association prévoit une répartition du chiffre d'affaires par moitiés entre Silver City Railways et la CAT d'une part, les Chemins de fer britanniques et la SNCF d'autre part.

Le président rappelle le danger de la concurrence des liaisons Londres - Paris et vice versa de la compagnie privée britannique Skyways, qui propose un parcours par avion Lympe - Beauvais encadré par deux trajets en autocar. Alors que la durée du trajet ne dépasse pas celle des meilleures relations fer-mer entre les deux capitales, le tarif de Skyways est inférieur à celui de la voie la plus économique (10). La formule préoccupe la SNCF.



Photos M. François/Doc.



Y. Bornecard

En haut, à gauche : une hôtesse portant l'uniforme au galon « Flèche-d'Argent » et un voyageur, à bord de l'autorail X 2051 (1960).

En haut, à droite : une hôtesse assiste les voyageurs à leur descente du train (1960).

Ci-dessus : l'autorail Budd, qui remorque une voiture d'embranchement B10t, est vu ici à hauteur de La Chapelle-en-Serval.

En 1956, on l'a vu, la CAT et son alliée britannique la Silver City Railways avaient expérimenté avec succès une nouvelle formule Paris - Londres, recourant au chemin de fer entre Paris et Étampes, à l'avion entre les aéroports du Touquet et celui de Lydd-Ferryfield, et à l'autocar pour les autres trajets intermédiaires. La couverture des dépenses engagées pour l'exploitation d'un autorail assurant l'aller et retour Paris - Étampes était assurée, quel que soit le nombre de voyageurs transportés. Enfin,

pour 1957, la SNCF avait mis à la disposition de la Compagnie Air Transport des moyens ferroviaires renforcés (11).

Dès lors, le président Armand considère comme possible l'accord étudié avec la CAT en fonction de l'article 21 du cahier des charges de la SNCF, qui stipule notamment que, sous réserve des dispositions destinées à assurer la coordination des transports, la société nationale peut passer avec toute entreprise pour satisfaire les besoins du public

et aux nécessités du service dont elle a la charge. Et le président de la SNCF, en application des dispositions de l'article premier de la convention du 31 août 1937, demande l'accord du ministre des Affaires économiques pour autoriser la SNCF à participer à l'association envisagée. Il n'est pas fait état d'un concours financier dans la CAT.

Le président Armand n'ignore pas que la SNCF peut se voir opposer l'article 6 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 (publiée au JO du 6 juillet, p. 6639), qui précise : « Aussi longtemps que l'équilibre financier de la Société nationale des chemins de fer français exige une subvention budgétaire, la SNCF n'est pas autorisée à prendre des participations financières ou à accroître ses participations dans des entreprises ayant un autre objet que le transport par chemin de fer et par route. »

Ce texte avait été signé par Vincent Auriol, président de la République, Henri Queuille, président du Conseil, et les ministres Maurice Petsche (Finances et Affaires



M. François/Doc.

économiques) et Christian Pineau (Travaux publics, Transports et Tourisme).

Notons qu'en juin 1957 le premier train autocouchette GL circule entre Boulogne-Maritime et Lyon-Brotteaux. En août de la même année, on peut lire un plaidoyer de René Pollier dans la revue *Transmondia*: « Creuser le tunnel sous La Manche est une des premières tâches de l'Europe unie » (12).

Le 23 janvier 1958, André Ségalat, nouveau président de la SNCF, hérite, entre autres, du dossier CAT. L'équipe entourant le dirigeant ne néglige pas l'affaire, alors qu'au même moment la puissance publique entend appuyer la SNCF, partie prenante dans la constitution d'Air Inter, la nouvelle société de lignes aériennes intérieures, indépendante de la compagnie nationale Air France.

La complication de la situation politique intérieure conduit le président de la République, René Coty, à confier en mai 1958 les rênes du gouvernement au général de Gaulle. Le président du Conseil,

Antoine Pinay, ministre des Finances, et Robert Buron, ministre en charge des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, signent, le 31 octobre 1958, une ordonnance (58-1056) portant une modification de la loi de 1949. Ainsi l'article 3 de la décision gouvernementale, publiée au JO du 7 novembre, rappelle l'article 6 de la loi du 5 juillet 1949 mais précise: « La SNCF n'est pas autorisée à

La première époque de la Flèche-d'Argent

De 1958 à 1961, l'exploitation de la *Flèche-d'Argent* va se poursuivre à raison d'un aller-retour journalier Paris - Étapes - Le Touquet - Londres, d'avril à octobre. Le deuxième aller-retour qui renforçait le service en période de pointe estivale ne sera pas maintenu en 1958. L'autorail Budd X 2051 demeure

Embarquement de passagers à bord d'un Bristol MK 21 Wayfarer (Le Touquet, 1960).

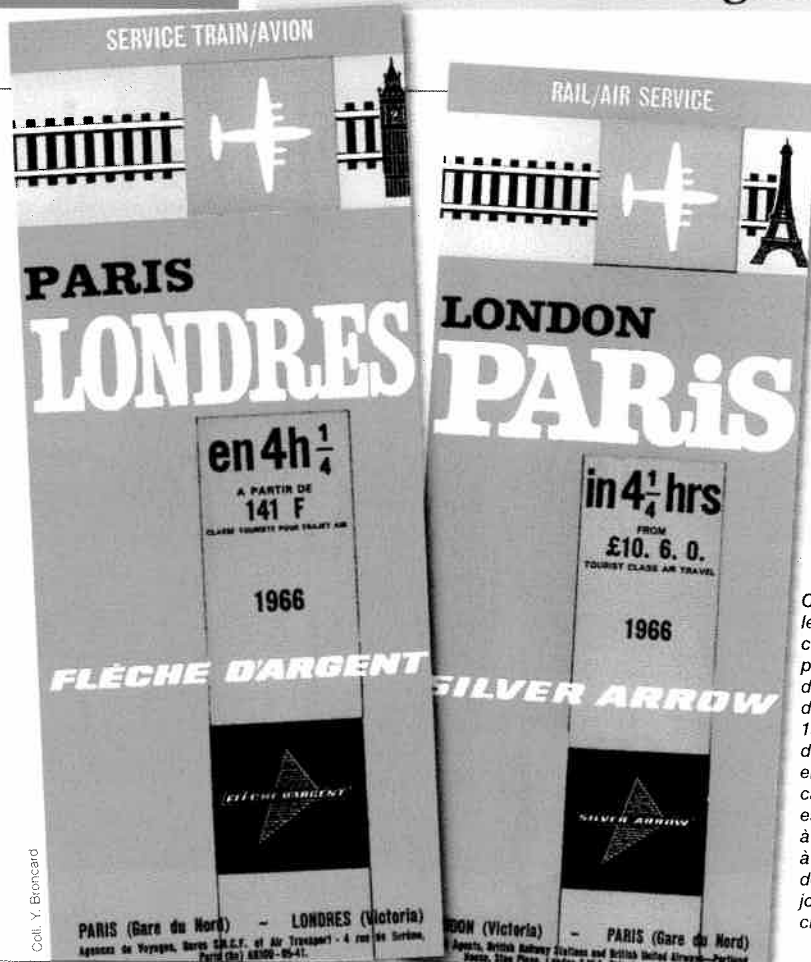
« Creuser le tunnel sous la Manche est une des premières tâches de l'Europe unie » (R. Pollier).

prendre ou à accroître ses participations dans des entreprises ayant un autre objet que le transport des voyageurs ou des marchandises. » Cette subtile précision ouvre enfin officiellement le transport aérien à la société ferroviaire.

Le recours à une ordonnance marquait la volonté gouvernementale d'accélérer le dossier Air Inter, enlisé dans les interminables tergiversations des partenaires engagés (voir encadré page 45).

le titulaire fiable des TA 14501/502 pour les parcours entre Paris-Nord et Étapes. Des autocars prennent en charge tous les autres transferts intermédiaires terrestres en 1958 et 1959.

D'abord positionnés en milieu de matinée (10h27 en 1958-1959), les horaires des départs de 1959-1960 vont être avancés: 8h40 pour le TA 14501 au départ de Paris, et même heure au départ de Londres pour le service



Comme le vantent ces documents publicitaires de la « Flèche-d'Argent », dès 1964, le temps de parcours entre les deux capitales est ramené à 4 heures 15, à la cadence de trois services journaliers dans chaque sens.

Service combiné air-fer Paris - Londres La Flèche-d'Argent/Silver-Arrow Évolution du temps global de parcours

Sens France - Grande-Bretagne (avec TA 14501)

Année	Départ Paris, gare du Nord	Arrivée Londres, Victoria Station	Temps global de parcours	Observations
1956	9h35	15h25	6 heures 50	via Lydd-Ferryfield
1957	10h21	17h35	7 heures 14	via Lydd-Ferryfield
1958	10h27	18h00	7 heures 33	via Lydd-Ferryfield
1959	10h27	17h05	6 heures 38	via Manston
1960	8h42	15h07	6 heures 25	via Manston
1961	9h42	15h55	6 heures 13	via Lydd-Ferryfield

Sens Grande-Bretagne - France (avec TA 14502)

	Départ Londres, Victoria Station	Arrivée Paris, gare du Nord		
1956	8h30	15h14	6 heures 44	via Lydd-Ferryfield
1957	9h20	16h50	7 heures 30	via Lydd-Ferryfield
1958	9h00	16h50	7 heures 50	via Lydd-Ferryfield
1959	9h40	16h40	7 heures 00	via Manston
1960	8h40	14h22	6 heures 42	via Manston
1961	8h40	14h55	6 heures 25	via Lydd-Ferryfield

Ces horaires ont été relevés dans les indicateurs Chaix, services d'été, des années citées. Les temps globaux de parcours tiennent compte des heures légales de Grande-Bretagne et de France, décalées d'une heure à certaines périodes.

Remarque

Les temps de parcours globaux augmentent de 1956 à 1958. On peut attribuer cette dégradation à la croissance du trafic et aux embouteillages sur la route A 20 et dans l'agglomération londonienne : ces aléas affectent la régularité des autocars sur le parcours entre la capitale et l'aérodrome de Lydd-Ferryfield.

En revanche, à partir de 1959, la régularité du service ferroviaire entre Londres et Margate, consécutive au recours à l'escale de Manston, permet une meilleure appréciation des temps de chaque phase du transport et une diminution progressive d'une heure du temps global de parcours entre les deux gares extrêmes. Le retour à Lydd en 1961 n'allongea pas les temps, les conditions du parcours terrestre britannique s'étant améliorées.

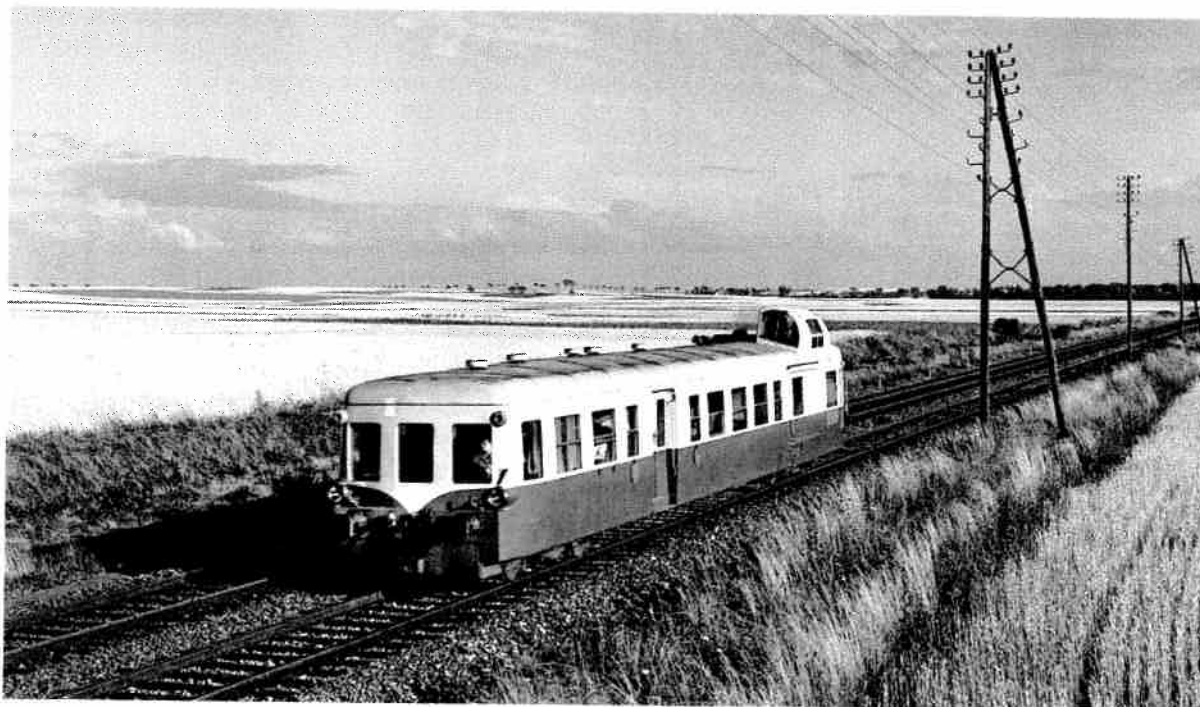
homologue anglais ; les temps globaux de parcours demeurent dans une fourchette proche de 7 heures, de 6 heures 42 à 7 heures 20 selon les services (14).

Les circulations suivent un programme comparable à celui de 1957, avec allongement de la périodicité de celles d'après-midi estivaux (du 25 juin au 12 septembre). Pour celles-ci (qui ne portent pas l'indicatif *Flèche-d'Argent*), l'autorail SNCF est remplacé par des correspondances adaptées à Étaples avec les express du service intérieur 23 et 42 de la ligne Paris - Calais.

En 1958, la CAT va perdre son unique avion Bristol Wayfarer 21 qui avait été mis dans le pool de transport franco-britannique : le 4 novembre, celui-ci s'écrasait à la suite d'un choc fortuit lors d'un atterrissage sur la piste du Touquet ; il fut détruit, mais il n'y eut pas de victimes.

La société demeure l'agent général français de commercialisation du service fer-air tout en continuant à participer au ferry des aérodromes côtiers pour les automobiles avec la Silver City Airways britannique, dont elle est le représentant en France. Les billets et les réservations obligatoires sont délivrés dans ses bureaux de Paris, au 9 du boulevard Malesherbes (quartier touristique de la Madeleine), mais ces titres peuvent être également obtenus en gare du Nord et dans toutes les gares et bureaux SNCF ou les agences de voyages accréditées. De son côté, la Scal opère à Londres dans ses bureaux du 62 Brompton Road (SW 3), dans le quartier actif de Chelsea.

Au début, les Chemins de fer britanniques ne participent pas officiellement aux services de la *Flèche-*



Le TA 14503 facultatif assuré par un X 3800 de Noisy-le-Sec passe à proximité de Rang-du-Fliers. Ce type d'autorail remplaçait l'X 2051, indisponible, aux TA 14501/02 (1957).

Y. Boncard

d'Argent. L'année 1959 marquera un premier changement notable avec une réduction des temps globaux de parcours et une amélioration de la régularité et du confort général proposé aux voyageurs.

La Silver City Airways va déplacer la tête anglaise du ferry aérien de Lydd à l'aérodrome de Manston toujours dans le Kent mais plus au nord. Manston est une importante base de la RAF entre les deux villes de Margate et Ramsgate. Après avoir accueilli les escadres de bombardiers ou de chasseurs de l'Otan et de l'US Army Air Force durant les années 50 de la guerre froide, ses installations sont partiellement adaptées pour un usage civil et commercial. Pour les avions HP Hermes ou Bristol Mark 21 ou 32 de la Silver City Airways, le temps de vol depuis Le Touquet sera allongé de quelques minutes.

À l'inverse, avec un court transfert par un bus BR, les passagers sont conduits jusqu'à la gare BR de Margate, où ils trouvent un nouveau train électrique régulier direct pour la gare Victoria à Londres,

éloignée de 118 km. La desserte Margate - Londres comporte une circulation toutes les 30 minutes, dont l'une, chaque heure, express avec une voiture-bar (15).

Des hôtesses accompagnent les voyageurs tant à bord de l'avion que sur les deux parcours en train. L'hôtesse de l'autorail Budd, salariée de la CAT, porte un galon à la marque « Air Transport » sur la manche de son uniforme, et une barrette distinctive sur son calot. Cependant, l'année 1961 sera la dernière de cette première période de l'exploitation du service air-fer la *Flèche-d'Argent*. Les résultats sont moyens. Ainsi, du 23 juin au 18 septembre, soit sur 87 jours, on enregistre 5 124 voyageurs pour 8 040 places proposées aux trains 14501 et 14502 (avec un remplissage passable). Les guichets français assurent la moitié des réservations. De plus, en fin d'été, à trois reprises, la densité du brouillard sur la Manche interrompra toute circulation aérienne. Passagers et véhicules seront acheminés par la voie maritime.

Cette année-là, la Scal reporta la tête du pont aérien sur l'aérodrome initial de Lydd, Ferryfield, qui avait été privatisé et lui appartenait. Et le trajet britannique par le train fut à nouveau assuré par autocar.

La dernière *Flèche-d'Argent* de cette période circula dans chaque sens le 18 septembre.

Au début de 1962 est annoncée une décision tardive des dirigeants de la nouvelle compagnie BUA (British United Airways) adoptée dans la perspective d'une prise de contrôle financier de la Scal (voir ci-après). Les dirigeants affirment que, pour des raisons de regroupement de leurs différentes filiales, ils ont été obligés d'abandonner l'escale de Manston (!)... Aussi, les partenaires furent obligés de convenir de suspendre la liaison de la *Flèche-d'Argent* durant toute l'année 1962 et de la reprendre en 1963, mais sur des bases logistiques différentes.

Il fallait recadrer la situation des entités exploitantes et améliorer le produit offert. On s'y employa de part et d'autre de la Manche.

(Suite page 58)

Le raccordement et la halte de l'aéroport du Touquet

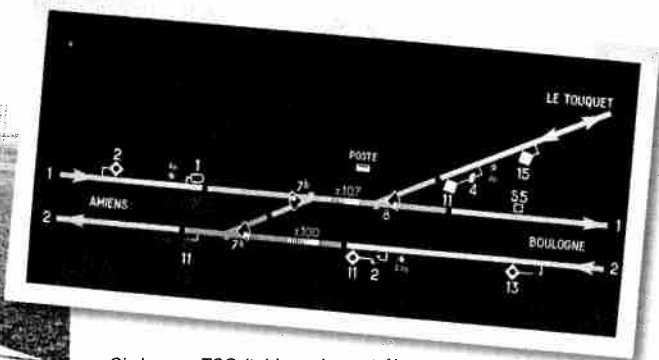
Inauguré en 1936, l'aéroport du Touquet a été implanté en bordure de la rive gauche de l'embouchure de la Canche, en face du port de pêche d'Étaples. Sa piste unique, longue de 1850 m, est orientée nord-ouest - sud-est. La limite sud des emprises est bordée par la route nationale 40, qui longe la côte de Boulogne au Tréport. Cette limite est à moins d'un kilomètre de la voie ferrée Paris - Amiens - Boulogne avant le pont sur la Canche et la gare d'Étaples.

L'aérogare, reconstruite et agrandie après la guerre, était organisée pour un service international, mais également pour l'aviation légère, très utilisée par la clientèle britannique fréquentant la station balnéaire alors dénommée Le Touquet-Paris-Plage.

En 1959, il avait été fréquenté par plus de 195 000 passagers, 60 000 voitures automobiles, et il avait vu trans-

porter 5 000 t de fret. Une société locale, la Satat (Société anonyme de transports aériens et de tourisme), était chargée du *handling* (16) de l'aéroport et, pour le compte des compagnies aériennes, des opérations de stockage et de manutention des automobiles neuves arrivées par fer en gare d'Étaples. Elle traitait une moyenne mensuelle de 700 voitures à l'exportation et à l'importation. La CAT et la Silver City Airways étaient actionnaires de la Satat.

À la fin de 1960, on considérait que la concession d'un raccordement ferroviaire devait être confiée à la Société d'économie mixte de l'aéroport du Touquet (Semat), nouvelle entreprise gestionnaire de l'aéroport et groupant les représentants du département du Pas-de-Calais, ceux de la ville du Touquet et des usagers de l'aéroport.

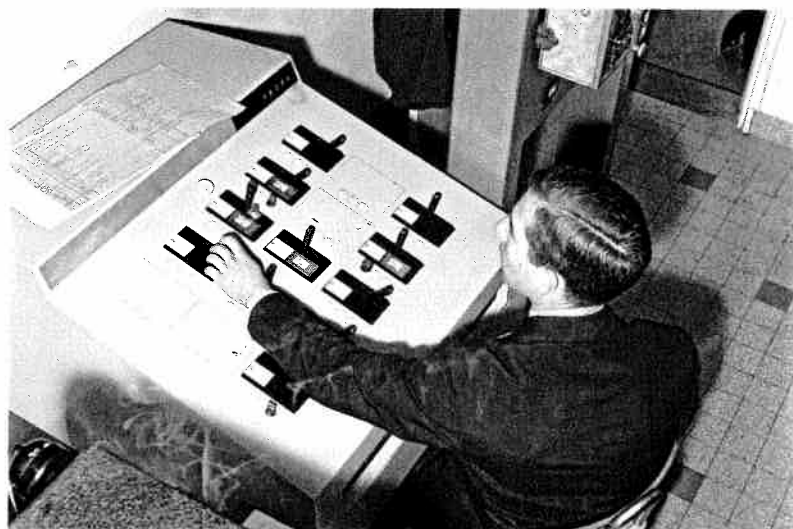


Ci-dessus, TCO (tableau de contrôle optique) du poste de la bifurcation.

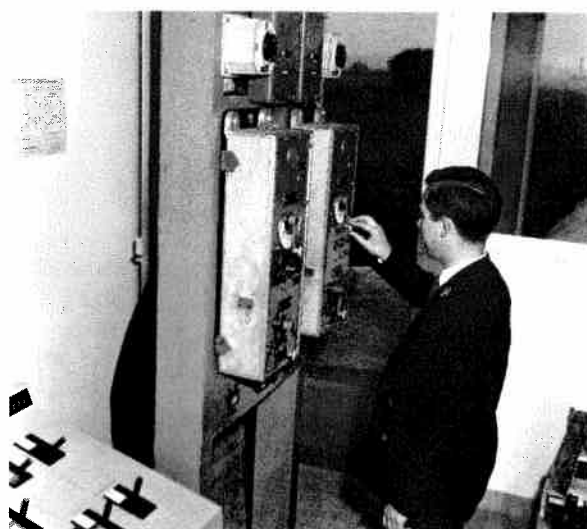
À gauche, une vue extérieure du poste de la bifurcation du Touquet (1963).

Ci-dessous, à gauche : le tableau de commandes du poste de la bifurcation ; à droite : l'armoire de commandes.

En page de droite, une vue aérienne du premier Pang (point d'arrêt non géré) SNCF et de l'aérogare annexe du Touquet (1963).



Photos M. François/Doc.



Outre l'avantage offert au service combiné air-fer la *Flèche-d'Argent* (suppression du transbordement routier entre la gare d'Étaples et l'aéroport), les nouvelles installations devaient dans une première étape permettre d'effectuer dans de bonnes conditions le déchargement et le stationnement des voitures neuves arrivées par voie ferrée à l'aérodrome et en attente d'exportation vers la Grande-Bretagne.

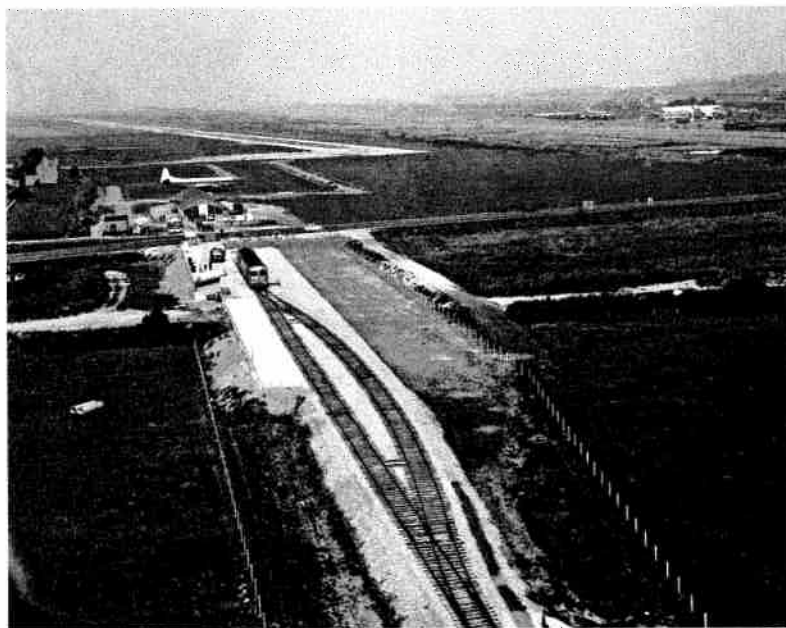
Dans une deuxième étape, les aménagements du terminus devaient permettre la formation et la réception des trains autocouchette.

Les terrains nécessaires ainsi que les travaux liés aux infrastructures et aux superstructures au-delà des emprises de la SNCF seraient ordonnés et à la charge de la Semat, le maître d'ouvrage. Le coût de la première étape à réaliser était chiffré à 1 100 000 NF (nouveaux francs, au prix de janvier 1960); ces dépenses seraient réparties à raison de 310 000 NF à la charge de la SNCF, imputables au compte d'établissement, et de 790 000 NF à la charge de la Semat.

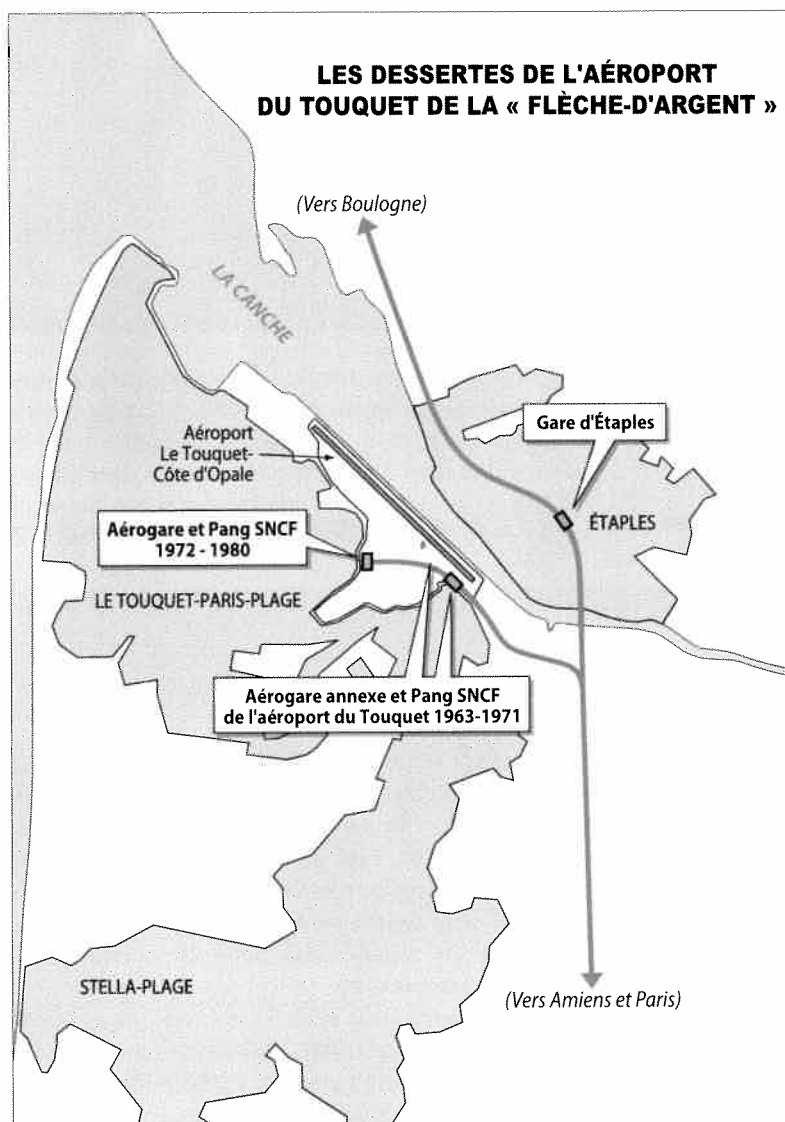
Ce premier projet d'octobre 1960 figure sur le schéma en annexe. Celui-ci mérite quelques commentaires.

L'aiguille de voie 1, origine de l'embranchement, serait implantée côté Amiens, juste avant le pont sur la Canche, et commandée par le poste sémaphorique 123 de la gare d'Étaples (au PK 225,690). L'embranchement serait accessible en direct pour un train allant vers Amiens, par refoulement pour un train venant d'Amiens. Le tracé en remblai, sur une longueur de 1 100 m, comportait d'abord une courbe de large rayon, puis un ouvrage de franchissement de la Grande Tringue (cette rivière se jette dans l'estuaire de la Canche), et la voie était posée jusqu'à la limite de la route nationale 40, qui borde l'aéroport.

Dans la perspective de la deuxième étape avec des trafics d'automobiles, on devait aménager des installations de gare et d'autres destinées au chargement et au déchargement des wagons des trains autocouchette et des convois de voitures neuves. Pour le retournement des locomotives, toujours à vapeur à ce moment, un triangle de tournage devait être construit à proximité d'un faisceau de garage des TAC, sur des terrains domaniaux au-delà des emprises de la gare, côté Boulogne. Les démarches officielles engagées auprès du ministère et des autorités territoriales rencontrèrent une opposition, le projet étant jugé plus orienté vers le trafic des automobiles (TAC et voitures neuves) que vers une exploitation rationnelle du service de la *Flèche-d'Argent*. Ce que firent remarquer les partenaires britanniques de la Scal et de BUA, qui recherchaient tout gain de minutes sur le service *Silver-Arrow*. Une deuxième proposition, simplifiée et moins onéreuse, ne retenant que le seul trafic du service air-fer par auto-



M. François/Doc.



Infographie V. Morell/Historail

Signaux carrés
et avertissements
fermés de sortie
de l'embranchement
au passage
d'un train
Calais-Maritime -
Paris filant
vers Amiens
(Le Touquet, 1967).



rails, avec une entrée directe de la voie de Paris (et non par refolement), fut étudiée en 1961 et acceptée. Mais la déclaration d'utilité publique ne fut signifiée que le 23 août 1962, huit mois seulement avant la date convenue entre les partenaires pour débiter un nouveau service de la *Flèche-d'Argent*. La SNCF, maître d'œuvre,

avec les avions de BUA. Aussi n'avait-on édifié qu'un seul petit bâtiment de service – il n'était pas occupé en permanence par les agents de la SNCF. Ce Pang (point d'arrêt non géré, selon la terminologie officielle SNCF) n'était pas ouvert à la délivrance des billets ou à l'enregistrement des bagages.

L'embranchement était desservi exclusivement par les autorails du service « Flèche-d'Argent ».

et les entreprises tinrent néanmoins le délai (mai 1963 était la date limite). On dut installer 1200 m de voie en remblai sur un terrain de nature marécageuse, en légère déclivité, avec un ouvrage en béton de 5 m d'ouverture enjambant la Grande Tringue. Une demi-lune avec deux aiguillages manœuvrés à pied d'œuvre permettait un tête-à-queue pour un autorail avec remorque indépendante.

Le mandat d'exploitant avait été concédé par la Semat à la SNCF et expirait en 1982.

L'embranchement était desservi exclusivement par les autorails du service *Flèche-d'Argent* en correspondance

L'aiguille 8 d'entrée de l'embranchement était située au PK 224,9 de la voie 1. Une bretelle avec les aiguilles 7 b et 7 a permettait aux trains sortants de s'engager sur la voie 2 vers Paris. Ces appareils étaient commandés électriquement par le poste de la bifurcation du Touquet, construit au PK 224,750. Ce poste, de type Peli (poste électrique à leviers individuels) Saxby, actionnait également les signaux, à cocardes ou à feux lumineux du block Lartigue uniformisé simplifié (Blus). Sur l'aiguille 8 (en voie déviée) et l'embranchement, la vitesse des autorails était limitée à 30 km/h.

Le quai de desserte se prolongeait jusqu'au heurtoir, aux limites de l'embranchement et de l'aérodrome. Les voyageurs, accompagnés par l'hôtesse de l'autorail, traversaient à pied la RN 40. Ils étaient protégés par des feux rouges actionnés par un gendarme (jaunes et clignotants



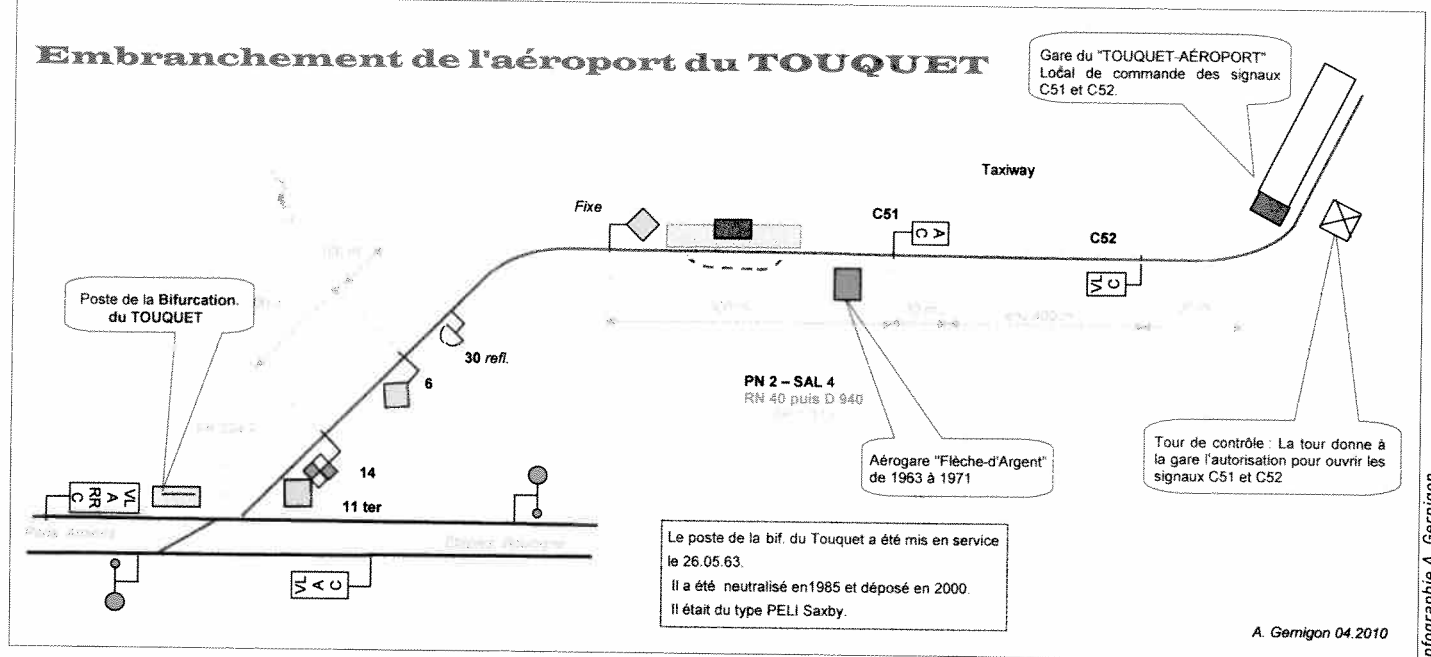
Y. Brioncard

le reste du temps). En bout de ce parcours de 150 à 200 m, ils parvenaient à la nouvelle aérogare construite spécialement pour le service *Flèche-d'Argent*. Elle comportait une salle d'attente, un bar, des toilettes et les locaux affectés aux contrôles de douane et de police. Sur l'aire goudronnée devant ce bâtiment, deux avions pouvaient stationner. Ce tarmac était relié à la piste de décollage ou d'atterrissage par un taxiway. Pour l'accès aux avions des équipages et des passagers, on utilisait des escaliers mobiles.

Les bagages enregistrés étaient manutentionnés de l'autorail à l'avion et vice versa par le personnel de la Satat, qui assurait également l'accueil et les prestations techniques de cet aéroport annexe. Ces installations réduites donnèrent satisfaction aux exploitants aérien et ferroviaire. Le principe d'une utilisation par les seuls autorails de la *Flèche-d'Argent* ne fut pas suivi rigoureusement. L'exception fut celle d'un train spécial en mai 1967, affrété par le Comité d'accueil des élèves des écoles

Passage de la RGP X 2721 assurant un train automoteur « *Flèche-d'Argent* » vers Paris (Longueau, 1973).

Embranchement de l'aéroport du TOUQUET



Entrée
de l'X 2051 sur
l'embranchement
du Touquet
(1963).



M. François/Doc.

Page de droite:
une RGP d'un TA
« Flèche-d'Argent »
à l'aéroport
du Touquet, en
1979. Les bagages
enregistrés sont
chargés dans
l'espace fourgon.
C'est la tour
de contrôle du trafic
aérien qui donne
l'autorisation
d'engager un train
sur le tarmac,
avec mise à voie
libre des signaux
à partir du poste
auxiliaire
(abri visible sur
le côté de l'autorail).

publiques emmenant un groupe pour une visite d'une journée à Londres. Du train, (formé d'une BB 67000 et de voitures DEV) arrivé au quai de l'aéroport, les jeunes et leurs accompagnateurs se dirigèrent vers six avions Viscount qui, en 35 minutes de traversée, les emmenèrent à Southend.

Mais la Semat avança bientôt le coût élevé de l'exploitation de l'aérogare annexe, qui ne traitait qu'un nombre réduit d'escales journalières, ainsi que la multiplication des équipements au sol (personnel Satat affecté et matériel), dont ceux qui étaient nécessaires aux nouveaux avions à réaction BAC 111 remplaçant les Vickers Viscount de BUA. Et elle suggéra de prolonger la voie de l'embranchement de 1300 m environ, jusqu'à l'aérogare principale.

Une étude effectuée en 1969-1970 préconisa cette solution de prolongement de la voie jusqu'au pied de la tour de contrôle après la traversée en rails encastrés du taxiway reliant l'aire de stationnement devant l'aérogare à la piste principale. Des signaux lumineux autorisaient une circulation ferroviaire en l'absence d'un mouvement d'avion sur le taxiway: leur commande dépendait des agents de la tour du contrôle aérien, qui pouvaient communiquer avec l'agent SNCF du poste temporaire de la bifurcation.

On dut construire dès lors un nouveau quai de 100 m pour la longueur de quatre caisses d'autorails ou remorques attelées. Un abri parapluie à structure métallique légère était implanté sur ce quai.

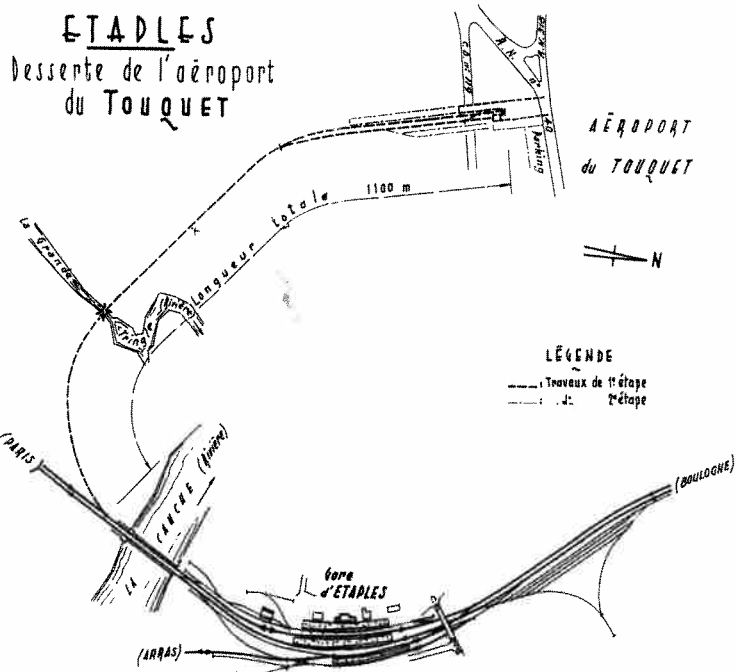
Il n'y avait plus d'appareil de voie, car une demi-lune n'était pas nécessaire pour un ou deux éléments automoteurs formés de motrices et de remorques réversibles (X 4500 puis X 2700).

La nouvelle installation de desserte du Pang de l'aéroport du Touquet fut mise en service le 9 juin 1971, avec des circulations toujours assurées par les EAD X 4500.

Tous les bâtiments du Pang initial et de l'aéroport annexe furent démolis.

L'embranchement rallongé dura de 1971 jusqu'au 27 septembre 1980, date de suppression des circulations dédiées à la Flèche-d'Argent. C'était deux années avant l'expiration du mandat d'exploitation confié par la Semat à la SNCF. Les installations à l'intérieur de l'aéroport furent simplement abandonnées au concessionnaire, les aiguilles sur les voies principales SNCF, neutralisées puis déposées; le poste de la bifurcation fut démonté et son bâtiment démolé en 2000.

Y. B.



Projet d'octobre 1960

Coll. Y. Broncard



Y. Brionard



L'X 4503 à quai
au Pang du
Touquet-Aéroport
(1963).

(Suite de la page 49)

En ce début des années 60, les administrations et les entreprises de part et d'autre de la Manche vont bouleverser l'organisation antérieure de ces transports entre les deux pays.

Côté britannique: le monde aérien bouge

La British Transport Commission, administration ministérielle, semble à cette époque vouloir intervenir dans l'exploitation des services aériens au-dessus de la Manche. Au moins trois compagnies britanniques privées se disputent ce marché prospère à partir de plusieurs aérodromes côtiers et touchent la France (aéroports du littoral ou intérieurs), la Belgique, voire Rotterdam.

En 1960, la BTC, toujours responsable des intérêts de la flotte transmanche de BR, se plaint comme la SNCF du comportement des compagnies privées aériennes qui prennent le meilleur du trafic des passagers et des automobiles accompagnées ou destinées à l'exportation entre la Grande-Bretagne et le Continent. Pour contrôler ces agissements, elle envisage de prendre une participation financière dans le capital de la Silver City Airways Ltd (Scal). Par ailleurs, sous l'impulsion de son entreprenant et ambitieux dirigeant, Frederick Laker (« Freddie »), Channel Air Bridge, le concurrent de Scal, va être absorbé par un groupe d'autres compagnies aériennes régionales pour former en 1960 British United Airways (BUA). Cette concentration

se poursuivra par la fusion, le 1^{er} janvier 1963, de Channel Air Bridge avec la Silver City Airways; la nouvelle entité transforme BUA en British United Air Ferries (BUAF). Durant la première moitié des années 60, British United sera la compagnie aérienne privée britannique la plus importante (toujours sous la direction de Freddie Laker). En 1960, la construction d'une deuxième aérogare s'achève à Gatwick, au sud de la capitale (elle devient le pendant de celle de Heathrow, située à l'ouest). Les autorités aéroportuaires et British Railways y ont réalisé un terminal offrant une correspondance facile des passagers et de leurs bagages entre les halls de départ ou d'arrivée des avions et les trains de la ligne électrifiée de la gare de



Première halte au
Pang de l'autorail
X 4500 au TA 76
(Le Touquet-
Aéroport, 1967).

Y. Brocard

Londres Victoria à Brighton. Ce fut, d'après la presse, la première gare ferroviaire au monde combinant l'air et le fer.

Freddie Laker obtient de BR l'aménagement dans la partie ouest de Victoria Station (Brighton side) d'un air terminal d'accueil destiné aux services commerciaux aériens des compagnies desservant l'aéroport de Gatwick. Cet espace dispose d'un hall d'attente avec des fauteuils, d'un bar et d'un restaurant-snack. Les passagers peuvent obtenir leurs billets, effectuer leur enregistrement et celui de leurs bagages avant de transiter en une quarantaine de minutes jusqu'à l'aéroport par les fréquents trains de la ligne de Brighton. En sens inverse, les retraits de bagages s'effectuent à Gatwick. Cette

simplification des formalités est organisée avec les services de douanes et de police.

■ Côté français: la CAT devient filiale de la SNCF ■

En novembre 1960, le conseil d'administration de la SNCF est saisi de l'opportunité de prendre

monopole britannique. On pense qu'il y a lieu de freiner les possibles extensions de la Scal, soutenue par la BTC, visant à réaliser d'éventuelles liaisons à grande distance comme Londres - Lyon - Nice, en concurrençant les transporteurs français. Aussi le dossier de la CAT est-il à nouveau d'actualité, mais en tenant compte des change-

*La faculté est accordée à la SNCF
de prendre des participations financières dans
des entreprises de transport aérien.*

en main les intérêts nationaux dans l'organisation des transports aériens entre les différents aéroports côtiers de la Manche, transports qui constituent jusqu'alors un

monopole britannique. On pense qu'il y a lieu de freiner les possibles extensions de la Scal, soutenue par la BTC, visant à réaliser d'éventuelles liaisons à grande distance comme Londres - Lyon - Nice, en concurrençant les transporteurs français. Aussi le dossier de la CAT est-il à nouveau d'actualité, mais en tenant compte des change-



Une hôtesses de la « Flèche-d'Argent » devant un autorail Budd en 1960.

participations financières dans des entreprises de transport aérien. Plusieurs décisions capitales vont être prises :

- la première intervention est l'entrée de la SNCF dans le capital de la CAT. La société rachète à l'actionnaire principal, la Compagnie générale transatlantique (CGT), 85 % des actions de la CAT, ce qui lui donne le contrôle de la compagnie avec le pouvoir décisionnaire. L'État a donné son accord par une décision ministérielle du 12 décembre 1960. De plus, il faut rétablir la position de la CAT en refaisant d'elle un exploitant direct (et donc en la dotant de matériel), ce qui doit lui permettre de redevenir un associé à part entière dans l'orga-

nisation de ce ferry sur la Manche. La cession à la CGT du portefeuille d'actions que la société détient sur les compagnies aériennes Air Algérie et Royal Air Maroc doit apporter des liquidités permettant d'acquérir trois avions Bristol Freighter appartenant à la Silver City Airways. Dans ce cas, il est prévu un partage des résultats d'exploitation, avec 75 % pour la Silver City Airways et 25 % pour la CAT ; pour améliorer le service de la *Flèche-d'Argent*, il faut créer des installations ferroviaires permettant une coordination des vols aériens avec les dessertes SNCF, c'est-à-dire une liaison directe par fer avec l'aérodrome du Touquet. Les autorités de tutelle vont donner

aussi leur accord de principe à la réalisation de ces projets.

Les premiers impliqués dans la société nationale vont être les services de la direction et du secrétariat général, et ceux de la Direction de la comptabilité et des finances (MM. Bernard et de Lespinois). Il leur revient de convenir avec la Compagnie générale transatlantique du prix de cession des actions et des parts bénéficiaires détenues par celle-ci dans la CAT. Moyennant un décaissement de 2 894 000 NF (nouveaux francs) prélevé sur le budget 1960 des « Participations financières », la SNCF se retrouve à la tête d'une société de transport aérien. Avec la CAT, elle entend participer directement à l'exploitation du ferry aérien France - Angleterre et, en particulier, au transport des automobiles avec ou sans passagers. Mais elle arrive au milieu des turbulences qui agitent l'organisation britannique des transports aériens sur la Manche ainsi que celle des services maritimes de British Railways (17).

Durant l'été 1961, les trois Bristol que la CAT vient d'acquérir (*voir ci-après*) sont intégrés dans un groupement de 12 avions - Bristol Wayfarer ou Freighter Mk 170/32 et Handley Page Hermes (18) - appartenant à la Silver City pour :

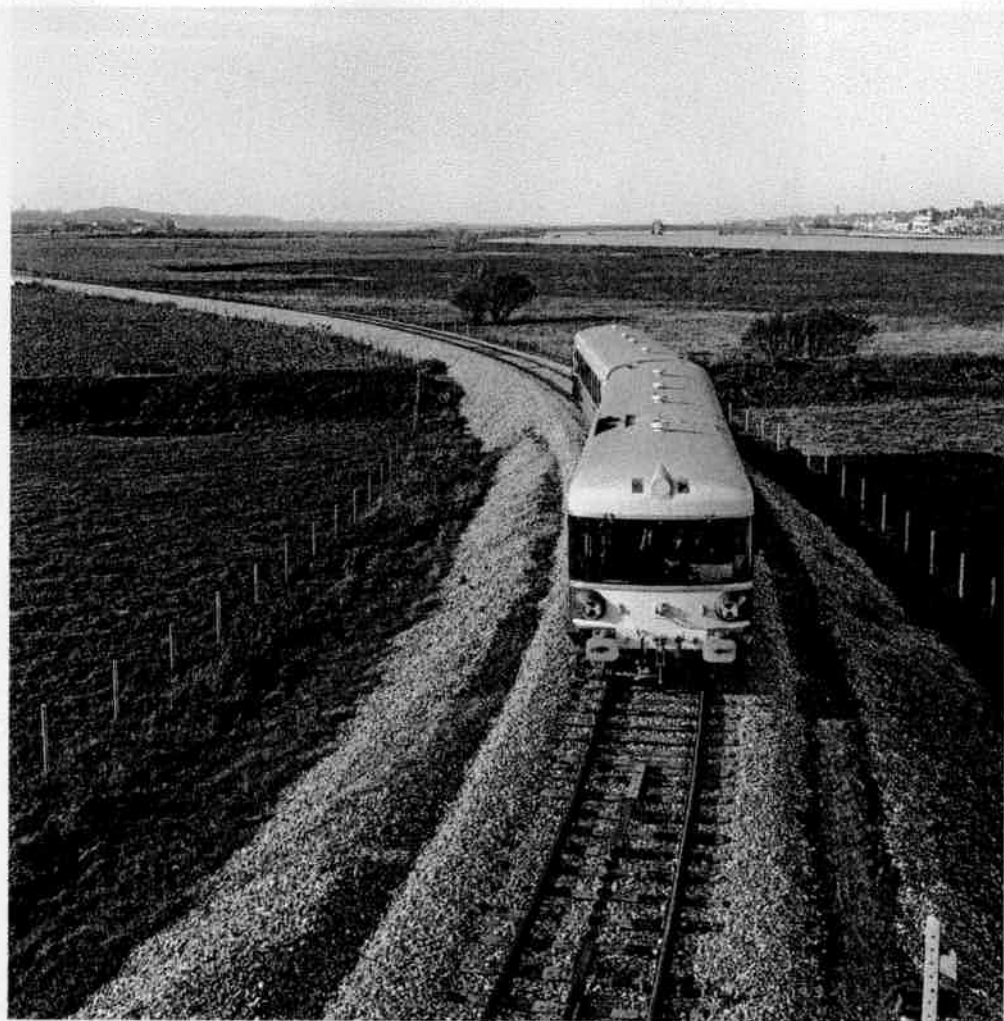
- le transport des automobiles accompagnées ou non des ponts aériens Lydd-Ferryfield - Le Touquet ou Calais et Hurn (19) - Cherbourg ;
- celui des passagers à pied, en particulier les touristes individuels ou les groupes (charters) ;
- les correspondances aériennes au Touquet et à Lydd du service combiné air-fer *Flèche-d'Argent/Silver-Arrow*.

Seules subsistent, à la fin de 1961, les missions de transport d'automobiles et de touristes, le service *Flèche-d'Argent* étant suspendu.

L'achat des trois avions a été convenu avec la Silver City dans le cadre du Règlement général de l'exploitation commerciale du ferry entre la France et la Grande-Bretagne. La flotte de transport comprend 12 appareils Bristol 170/32, dont neuf appartiennent à la Scal sous immatriculation britannique et trois à la CAT sous pavillon français. La Scal se charge de la direction opérationnelle, de l'entretien et de la révision des 12 appareils; mais les équipages des trois appareils français, les personnels au sol et les agents commerciaux en France sont des collaborateurs de la CAT.

Un compte ferry aérien franco-britannique est débité de toutes les dépenses de vol, de toutes les dépenses des aéroports terminaux (atterrissages, passagers, manœuvres au sol...), des dépenses commerciales (services commerciaux, publicité, frais généraux imputables, etc.) et du prix d'achat des denrées vendues aux passagers (tabacs, nourritures et boissons). Il est crédité de la totalité des recettes au titre du ferry et de tout contrat d'affrètement d'un appareil du ferry, ainsi que des indemnités par les compagnies d'assurances versées au titre d'un sinistre touchant un avion du pool. Les comptes, tenus par la Scal en accord avec la CAT, doivent être arrêtés au 30 septembre de chaque année, et le solde, positif ou négatif, **partagé à raison de 3/12 pour la CAT et de 9/12 pour la Scal.**

C'est alors que la CAT et la SNCF s'engagent pour le rachat à la Scal de trois avions Bristol Superfreighter



M. François Doc.

Wayfarer 170 Mk 32 au prix de 192 372 livres (environ 2 645 715 NF), transaction accompagnée d'une participation forfaitaire aux frais d'études et d'établissement ainsi que d'un droit d'utilisation de l'aérodrome privé de Lydd (dont

tion, des deux premiers avions sont effectuées en avril 1961, et le troisième appareil est livré en mai. Ils sont baptisés *Quatorze-Juillet*, *Onze-Novembre* et *Dix-Huit-Juin*, des dates importantes dans l'histoire de France.

L'EAD X 4503
sur la voie
d'embranchement
du Touquet (1963).

La CAT et la SNCF s'engagent pour le rachat à la Scal de trois avions Bristol Superfreighter Wayfarer.

la Scal est devenue propriétaire) de 175 000 livres (2 385 625 NF). La CAT (et la SNCF) paye cher le retour de la compagnie parmi les exploitants aériens !

Les formalités d'importation, de dédouanement et d'immatricula-

Le 5 juin 1961, les présidents de la CAT et de la Scal, MM. Ottensooser et Mekkie, invitent de nombreuses personnalités à marquer le début des services français dans l'exploitation du pont aérien France - Angleterre. Venus de Paris à Étaples



Une hôtesse SNCF
à bord de l'autorail
X 2051, en 1963.

par l'autorail Budd, le chef de cabinet du ministre des Travaux publics, le Commissaire au tourisme et l'attaché d'ambassade de Grande-Bretagne accompagnent le président André Ségalat, entouré de plusieurs directeurs de la SNCF. Avec le maire du Touquet, ils font un aller-retour entre l'aérodrome du Touquet et celui de Lydd dans deux avions, respectivement aux couleurs françaises de la CAT et aux couleurs britanniques de la Silver City Airways.

La SNCF, désormais actionnaire majoritaire de la CAT, va procéder à une réorganisation de sa filiale et de son conseil d'administration. Plusieurs dirigeants de la SNCF sont nommés et élus administrateurs. Air France, la CGT et le groupe bancaire Rothschild ont leurs représentants. Participe également un mandataire de la Saga (Société anonyme de gérance et d'armement) (20), ancien propriétaire de la flotte du Détroit de

la C^{ie} du Chemin de fer du Nord. Louis Ottensooser, membre fondateur de la société, conserve la présidence. Pour l'assister dans l'étude des questions ayant un caractère technique, commercial ou financier, le président consulte le comité de direction (sept membres). Trois d'entre eux sont nommés par la SNCF. Le colonel Soufflet, cofondateur de la CAT avec Ottensooser, apporte ses conseils techniques (voire politiques), alors qu'une

M. François Doc.



M. François/Doc.

Un contrôleur
à bord de l'autorail
X 2051 en 1963.

place est réservée au patron de la Silver City Airways au titre de l'intérêt britannique dans l'affaire. Lors de la réorganisation des compagnies anglaises, le directeur général de BUA, Freddie Laker, avait pris en charge le poste. Enfin un siège est attribué à un membre du personnel, un commandant pilote.

M. Béchade est désormais le directeur général adjoint de la CAT, qui assiste le président Ottensooser.

À Paris, la société va déménager son bureau commercial de ventes et de réservations dans un magasin loué en 1963 au 4 de la rue de Surène, à proximité du comptoir initial du boulevard Malesherbes.

La nouvelle *Flèche-d'Argent*

Au nom de British United Airways, Freddie Laker avait déposé une demande de licence d'exploitation

d'un service aérien commercial direct entre Londres (Gatwick) et Paris. La licence avait été accordée, mais Laker n'avait pu obtenir des sillons de trafic, se heurtant au monopole historique des compagnies nationales British European Airways et Air France. Pour contourner cette restriction, il reprit l'idée appliquée par Skyways et la Silver City, celle d'une liaison entre les deux capitales par des moyens combinés, en ne retenant que ceux



Ci-dessus,
à gauche :
une vue intérieure
de la salle de transit
de l'aérogare
annexe du Touquet
(1963);

à droite :
débarquement
de voyageurs
de l'avion Silver City
avec l'aide
d'une hôtesse CAT
(1960).



qu'utilisait cette dernière compagnie, c'est-à-dire l'air et le rail. La Silver City l'expérimentait depuis 1956.

Ainsi, c'est (très probablement) à l'initiative des dirigeants de BUA que fut organisé le nouveau service *Silver-Arrow/Flèche-d'Argent*. Il allait concerner d'une part cette compagnie britannique privée (qui va succéder à la Scal), d'autre part les administrations publiques British Railways et SNCF, enfin l'aérodrome de Gatwick et celui du Touquet.

Il s'agit alors d'offrir à la clientèle un service de liaison combinée rail-air (train + avion) entre les cœurs des deux capitales à des tarifs et dans des temps susceptibles de concurrencer les services des deux compagnies nationales BEA et Air France, ou les liaisons mixtes air-route de Skyways. (On peut noter que, de leur côté, British Railways a mis en place une organisation efficace à Victoria et à Gatwick.) BUA utiliserait des quadri-turbopropulseurs Vickers Viscount 700, aménagés avec 67 places en classe touristique, volant à près de 500 km/h en vitesse de croisière; ainsi un vol

Gatwick - Le Touquet durerait de 40 à 45 minutes.

Reste le transbordement par autobus entre l'aéroport du Touquet et la gare d'Étampes, qui prend du temps et n'est guère apprécié par les usagers. On va donc le faire disparaître. Pour rapprocher le train SNCF de l'avion, il faut construire un embranchement à la voie ferrée Paris - Boulogne allant jusqu'à l'aérogare existante ou s'approchant au plus près de l'avion. Dans un premier temps, cette seconde solution est retenue, associée à la construction d'une aérogare annexe au plus près de la ligne (voir encadré page 50). Les nombreux protagonistes concernés, en particulier les collectivités aéropor-tuaires et la SNCF, sont convaincus de cette opportunité dès 1961; ils vont donc s'activer pour sa réalisation, qui conditionne la création de la nouvelle *Flèche-d'Argent* - celle-ci est instamment demandée par les Britanniques pour l'été 1963, au service du 26 mai.

Ainsi, BUA, BR et SNCF vont ouvrir une nouvelle liaison combinée Londres - Paris et Paris - Londres

en 4 heures 15, fonctionnant tous les jours à la cadence d'un, de deux ou de trois allers-retours quotidiens, selon les saisons.

En juillet 1962 se tient à Londres une conférence des partenaires afin de définir les tarifs du service *Silver-Arrow* pour l'année suivante. Y participent trois membres de British Railways, la direction de BUA, menée par Freddie Laker, celle de la CAT et une délégation de huit dirigeants de la SNCF (21) conduite par Roger Guibert, alors directeur général adjoint. Il s'agit de fixer des tarifs qui soient à parité avec ceux du concurrent Skyways et attractifs par rapport à ceux d'Air France/BEA. La répartition des recettes entre chaque partie sera âprement discutée, mais un accord est finalement obtenu par suite de compromis.

Pour British Railways, c'est un trafic de complément pour les trains réguliers de la ligne Londres - Brighton. Aussi BR va-t-il consentir des efforts sur la part réservée au parcours ferroviaire anglais.

La SNCF, quant à elle, durant la première époque, avait été assurée par la CAT et la Silver City de voir le coût



Y. Broncard

d'exploitation de l'autorail assurant la *Flèche-d'Argent* couvert. Dans la nouvelle situation, la société doit mettre en circulation des autorails spéciaux avec un personnel d'accompagnement renforcé (chef de train + hôtesse), sans être sûre de couvrir ses frais. Aussi, la 2^e classe des autorails et des remorques est normalement affectée aux voyageurs de la *Flèche-d'Argent*. Les compartiments de 1^{re} classe (16 places dans les autorails X 2051 ou X 4500) recevront, dans la limite des places disponibles, des clients du service intérieur, voyageant aux conditions tarifaires de la 1^{re} classe, de Paris (et plus tard d'Amiens) jusqu'à l'arrêt du Touquet-Aéroport (et vice versa). Ces voyageurs doivent acquitter une taxe fixe d'embranchement de 3 F au profit de la Semat, exploitant de l'aéroport.

Enfin, BUA se montrera peu conciliant sur le compromis des recettes, s'appuyant sur les obligations ressortant des conventions internationales. Mais la compagnie presse par ailleurs la SNCF de tenir le délai de mise en service de

l'embranchement du Touquet-Aéroport en mai 1963 (22).

On convient donc d'appliquer les tarifs suivants.

Ces tarifs n'accordaient pas de réduction au billet aller-retour, facturé au double du tarif simple en période standard ou en période creuse.

Or le prix d'un billet Air France Paris-Londres était affiché en 1962 à 133 F et celui d'un aller-retour à 239,40 F, quelle que soit l'heure du vol (hors taxes d'aéroport).

Quant au prix du billet aller-retour pour le passage maritime classique Paris - Londres par Calais, Boulogne

Embarquement de voitures à bord d'un Bristol 170 Silver City Airways, au Touquet en 1958.

Répartition des recettes de chaque billet Londres - Paris du service combiné fer-air *Silver-Arrow/Flèche-d'Argent*

Postes de partenaires à rétribuer	Tarif standard applicable les vendredis, samedis et dimanches		Tarif périodes creuses (peak off) applicable les lundis, mardis, mercredis et jeudis	
	Recette	Part en %	Recette	Part en %
British Railways	0 £ 13 sh 6 d	5,62	0 £ 13 sh 6 d	6,90
Taxes d'aéroport (Gatwick et Le Touquet)	0 £ 11 sh 0 d	4,58	0 £ 11 sh 0 d	5,63
British United Airways	8 £ 4 sh 0 d	68,59	6 £ 0 sh 0 d	61,39
Taxe d'embranchement	0 £ 5 sh 0 d	2,08	0 £ 5 sh 0 d	2,56
SNCF	2 £ 6 sh 0 d	19,16	2 £ 6 sh 0 d	23,53
Prix de vente	12 £ soit 165 F		9 £ 15 sh 6 d soit 135 F	

Remarques

• Les sommes sont exprimées en livres sterling ou pounds (£), shillings (sh) et pence (d). Une livre vaut 20 shillings et un shilling 12 pence.

En 1962, le taux de change en Bourse est de 1 livre pour 13,75 francs français (NF).

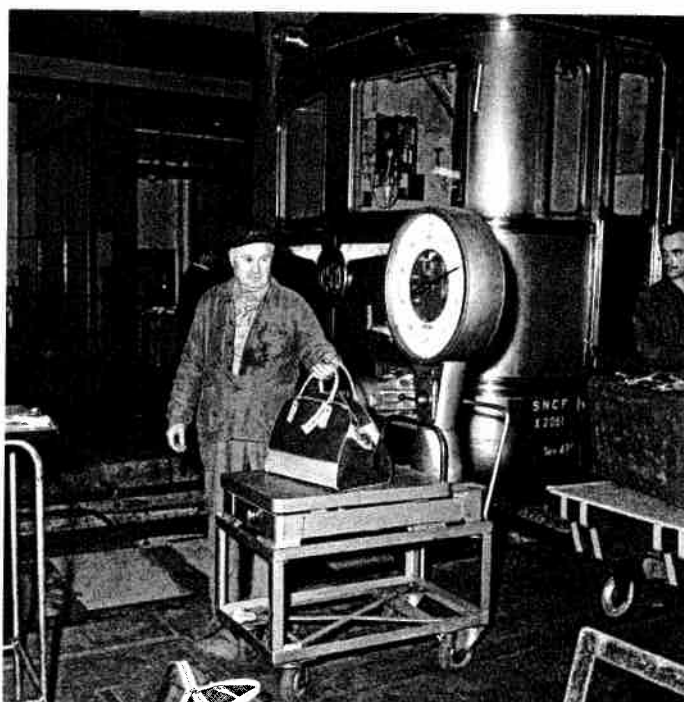
• Les taxes d'aéroport concernent les passagers. Les compagnies aériennes acquittent des taxes d'atterrissage pour chaque mouvement de l'un de leurs avions.

En 1962, le tarif arrivée + départ de l'aéroport international du Touquet était de 280 F pour un avion Bristol et de 360 F pour un Vickers Viscount.

• De ces tarifs devaient être déduites les commissions des agences commerciales (dont la CAT), de l'ordre de 7 à 8 %.



Photos M. François-Doc.



Ci-dessus, à gauche: plaque de destination de quai à Paris-Nord, en 1963;

à droite: pesée des bagages à Paris-Nord (1963).

ou Dunkerque, il était de 131,80 F en 2^e et de 188,60 F (frais de réservation non compris) en 1^{re} classe. La 1^{re} classe était encore moins chère que la classe touriste de l'avion, mais les compagnies de chemin de fer, même désavantagées par leur temps de parcours, soutenaient que la concurrence ne concernait qu'une part réduite d'une clientèle élitiste (hommes d'affaires et fonctionnaires). Les tarifs fer-mer étaient des prix nets, cœur de ville à cœur de ville, alors que les utilisateurs de l'avion voyaient le prix brut Air France ou BEA majoré du coût des frais d'approche des aéroports par taxis, transports en commun ou automobiles personnelles. Ces arguments favorables pouvaient également être tenus par les transporteurs du service *Flèche-d'Argent*.

Le nouveau service *Silver-Arrow/Flèche-d'Argent* débute le lundi 1^{er} avril 1963. Côté France, les travaux de l'embranchement du Touquet étant encore en cours, l'autorail Budd (avec ou sans sa remorque) reprend son aller-retour

quotidien de mi-journée Paris - Étaples, maintenant numéroté TA 71/76. Et les voyageurs sont à nouveau transbordés par autobus entre la gare d'Étaples et l'aérogare principale du Touquet. De là, ils montent dans un Vickers Viscount qui les mène en 45 min à l'aéroport de Gatwick.

Cela va durer un peu moins de deux mois, jusqu'au samedi 25 mai. Le lendemain débutent les horaires ferroviaires d'été (intérieurs et internationaux). Ce jour a été choisi pour la mise en service de l'embranchement et de l'aérogare annexe du Touquet réservée au service *Flèche-d'Argent*. Le service du 26 mai au 18 septembre comportera deux allers-retours par jour, matin et soir (TA 61/70 et 83/86), avec des temps de parcours de l'ordre de 5 heures (de 4 heures 44 à 5 heures 09 selon les relations). En période de pointe (fins de semaine), un service de midi supplémentaire, facultatif, peut être rétabli. Les TA 71/76 sont alors confiés à des autorails X 3800.

L'application du service d'hiver entraîne, à partir du 25 octobre

1963, la suspension des TA 61/70 et 83/86 et celle des vols BUA correspondants. En revanche, le service de mi-journée TA 71/76 fonctionne chaque jour (sauf les 25 et 26 décembre).

Lorsqu'une remorque est accouplée à l'autorail X 2051, la manœuvre de tête-à-queue sur l'embranchement nécessite l'intervention d'un agent en déplacement de la gare d'Étaples. Cet inconvénient entraîne durant le service d'hiver 1963-1964 le remplacement de ce matériel par un élément double réversible X 4500 + XR 8500 neuf, nouvellement affecté au dépôt de Laon (avant la dotation de Longueau). Sa capacité diffère de celle de la composition antérieure: 109 sièges en 2^e classe et 24 en 1^{re} classe (au lieu de 80 + 85 places en 2^e et 16 en 1^{re}). Mais cet autorail peut être couplé à un deuxième élément (en UM) si le nombre de réservations l'impose. Avec une vitesse maximale de 120 km/h, les 226 km de Paris au Touquet demandent 2 heures 10 (au lieu de 2 heures 19 avec l'autorail Budd).



Photos M. François/Doc.



À noter que les hôtesses affectées aux autorails sont rattachées au service de l'Exploitation de la région Nord de la SNCF.

Si le bilan de 1963 se révèle moyen – depuis le 26 mai, 24 477 passagers ont emprunté l'avion entre Le Touquet et Gatwick (et retour) : 19 061 ont voyagé par autorail SNCF au départ ou à l'arrivée à Paris-Nord –, le service air-fer va enregistrer, en 1964, 57 277 passagers, soit plus du double de l'année précédente.

Pour l'été 1964, la cadence de trois services journaliers dans chaque sens est la règle ; en outre, le temps de parcours global moyen est réduit à 4 heures 15 (entre 4 heures 09 et 4 heures 17 selon les trajets). Le temps de vol Le Touquet - Gatwick est affiché à 35 min. La publicité de part et d'autre de la Manche s'appuie sur cette performance, avec le thème « Du cœur de Paris au cœur de Londres en 4 heures et quart à partir de 141 F A-R » (23).

Le patron de BUA, Frederik Laker, farouchement opposé au monopole

aérien des compagnies publiques Air France et BEA sur la ligne Paris - Londres, lutte contre celui-ci. Sa réponse, la liaison air-fer en 4 heures 15, se doit d'être encore plus agressive ; dès lors, Laker pense pouvoir jouer sur les tarifs. Ceux qui avaient été fixés en août 1962 à Londres n'étaient pas assez compétitifs et incitatifs face à la concurrence. Agissant en précurseur du low cost aérien, tel que nous le connaissons aujourd'hui, Laker

méthode britannique de l'avantage du billet aller-retour offrant une réduction de 15 à 30 % sur le billet d'un trajet simple, alors que sur le Continent l'aller-retour valait le double d'un simple aller.

En hiver (de fin octobre à fin mars de l'année suivante), la relation est réduite à un seul trajet quotidien de mi-journée.

Le nouveau service *Flèche-d'Argent/Silver Arrow* que la CAT avait introduit et développé en

Ci-dessus, à gauche : agent et hôtesses SNCF au contrôle des titres de transport à Paris-Nord (1963) ;

à droite : une hôtesses assure le service de restauration à bord de l'autorail X 2051 (1963).

« Du cœur de Paris au cœur de Londres en 4 heures et quart à partir de 141 F A-R. »

réussit à imposer à ses partenaires des entreprises ferroviaires une nouvelle grille tarifaire bon marché.

Tous les transporteurs et les partenaires vont répondre à l'effort demandé, et même la taxe Semat du Touquet est réduite de 3 à 2 F. Ainsi, en 1966, les tarifs Paris - Londres (ou Londres - Paris) vont diminuer et sont devenus plus souples. On applique l'historique

France entre 1957 et 1961 ne la concerne désormais plus officiellement en tant qu'exploitant. La SNCF est devenue le partenaire direct des deux autres cotransporteurs de la relation, BUA (qui a succédé à BUA) et British Rail. Mais la filiale de la SNCF demeure dans le jeu, ayant la délégation d'agent général commercial pour la France centralisant toutes

DE FER FRANÇAIS - BRITISH UNITED AIRWAYS - CHEMINS DE FER BRITANNIQUES

FLÈCHE D'ARGENT

Service Train-Avion

EUR DE PARIS AU COEUR DE LONDRES EN 4 HEURES ½ A PARTIR DE 141 F (A.R.)

RE DU NORD, sur
départ de l'autorail
"Flèche d'Argent",
se vous attend.
ail direct, rapide et
le, vous conduit,
gué, jusqu'à l'aéro-
ouquet.

QUET, à deux pas
l'avion vous attend:
quadrimoteur "Vis-
des British United
Vous prenez votre
5 minutes plus tard
orlissez à Gatwick.

WICK, où la gare fait
e l'aéroport, un train
e vous attend. Après
t voyage vous arrivez
re de Victoria, au
ême de Londres.

ur, se présenter à l'Air
at B.U.A., dans la gare
t (quai N° 16) où vous
un hall d'attente avec
is, un bar, un snack-
ant.

VOYAGE



HORAIRES - 1966

	Quotidien toute l'année	Sam. Dim. Lun. du 21 Mai au 27 Juin et du 3 au 25 Sept. Quotidien du 1 Juillet au 29 Août.	Quotidien, du 3 avril au 25 septembre.
Paris (Nord)	12 03	dép. 8 27	18 22
Le Touquet	14 16	arr. 10 37	20 32
	14 39	dép. 10 57	21 05
Gatwick	15 14*	arr. 11 32	21 40
	15 36*	dép. 12 06	22 14
Londres (Victoria)	16 15*	arr. 12 45	22 50†
Londres (Victoria)	12 36*	dép. 9 02*	19 02*
Gatwick	13 17*	arr. 9 42	19 44
	13 30*	dép. 10 02	20 05
Le Touquet	14 13	arr. 10 37	20 40
	14 34	dép. 11 00	21 04
Paris (Nord)	16 50	arr. 13 11	23 17

* heure française (heure anglaise: 1 heure plus tôt jusqu'au
19 Mars 1966 et à partir du 23 Oct. 1966)

† Samedi et dimanche: départ retardé de 4 minutes.
‡ Arrivée 23 07 les dimanches.

Les voyageurs avec bagages doivent se présenter 20 minutes
avant l'heure du départ à Paris-Nord (quai de départ). A Londres-
Victoria (Air Terminal B.U.A.), les voyageurs doivent se présenter
20 minutes avant l'heure du départ.

PRIX (Classe Touriste pour Trajet Air)

Aller simple 99 F
Aller et retour (valable 3 mois):
166 F vendredi, samedi, dimanche,
156 F du lundi au jeudi
141 F services de soirée (toute la semaine)

Taxe d'aéroport de Gatwick comprise.
Taxe d'aéroport du Touquet 4 F (2 F pour l'aller simple).
Prix réduits pour les enfants de moins de 12 ans et pour les
groupes.

BAGAGES

20 kg par adulte - 1 F par kg supplémentaire. Les bagages sont
restitués sur le quai de la gare: à Gatwick (sens Paris-Londres),
à Paris-Nord (sens Londres-Paris).

RÉSERVATION

Réservation des places obligatoire mais gratuite: Agences de
Voyages, Bureaux de tourisme S.N.C.F., gares et Air Transport
4 rue de Surène, Paris 8^e. Tél. ANJOU 05-41.

les réservations et
l'émission des billets
dans le sens France -
Angleterre et appor-
tant une « assistance
au sol », telle que le
planning de l'hôtesse
de tous les trains
autorails SNCF du ser-
vice.

La progression du tra-
fic va être réelle, mais
peut-être moins rapi-
que dans les prévi-
sions des instigateurs
du service.

On notera qu'à partir
de 1961 Channel Air
Bridge et ensuite BAF
(British Air Ferries, ex-
Buaf) vont passer un
accord avec British
Railways (Eastern Re-
gion) et la Société
nationale des Che-
mins de fer belges
pour établir un ser-
vice fer-air compara-
ble à la Flèche-

d'Argent entre Londres (Liverpool
Street Station) et Bruxelles Midi avec
parcours aérien par avion Carvair
entre Southend et Ostende. En
1967, la relation de base comportait
quatre trajets dans chaque sens, en
4 heures 30 (en horaires cadencés),
avec les liaisons par autobus entre
les aéroports de Southend et
d'Ostende et les gares BR et SNCB.
Durant l'été, le nombre de rotations
Belgian-Arrow/Flèche-Belge était
porté à huit (voire 10). Cette relation
était attractive en raison de son coût
et de sa rapidité.

En période estivale, des billets
d'excursion à la journée pour le trajet
Londres - Bruxelles étaient propo-
sés, à 7 £ 14 sh pour l'aller-retour
(Londres - Ostende: 5 £ 12 sh).

Évolutions du ferry en Manche au cours des années 60

Le pool de ferry aérien créé en
1960 va fonctionner d'abord avec
la Scal (Silver City Airways Ltd) puis
avec BUAF (British United Air Ferry),

dessus, brochure
publicitaire de 1966
présentant les services
de la « Flèche-
d'Argent ».

Ci-contre,
l'arrivée de l'autorail
X 2051 au Pang
NCF de l'aéroport
du Touquet (1963).



M. François/Doc.

Comparaison des meilleures offres tarifaires de 1963 pour un trajet A-R Londres - Paris (de centre à centre)

(Source : revue Flight International, 11 avril 1963.)

Nature de la liaison	Principales escales	Opérateurs	Temps global de parcours	Meilleur tarif AR
Service mixte train + bateau + train	Londres (Victoria Station), Douvres (ou Folkestone), Calais (ou Boulogne), Paris (gare du Nord)	BR + SNCF	7 heures 20	10 £ (2 ^{de} cl.)
Service mixte bus + avion + bus	Londres (Victoria Station), Lympe Airport, aéroport - Tillé, Paris (place de la République)	Skyways Coach Ltd	7 heures	11 £
Service mixte train + avion + train	Londres (Victoria Station), Gatwick Airport, aéroport du Touquet, Paris (gare du Nord)	BR + BUA + SNCF	4 heures 15	10 £ 6 sh
Service aérien (bus) + avion + (bus)	West London Air Terminal, Heathrow Airport, aéroport d'Orly, Paris (gare des Invalides)	British European Airways ou Air France	2 heures 45 *	15 £ 4 sh ou 17 £ 8 sh**

* C'était le temps officiel annoncé par les compagnies aériennes. Dans la pratique, le temps global aux heures de pointe approchait 4 heures et parfois plus encore avec les embouteillages routiers croissants dans la banlieue des deux capitales, qui touchaient les autobus et les autres moyens de transport (taxis...).

** Selon les heures.

Tarifs (fares) 1966 des services combinés rail-air Paris >< Londres

	Flèche-d'Argent Paris - Londres	Silver-Arrow Londres - Paris
Aller simple	99 F	7 £ 4 sh 6 d
Aller-retour valable 3 mois		
- vendredi, samedi, dimanche	169 F	12 £ 6 sh 0 d
- du lundi au jeudi	156 F	11 £ 6 sh 0 d
- services de soirée (toute la semaine)	141 F	10 £ 6 sh 0 d

- Ces prix comprenaient les taxes d'aéroport de Gatwick. Pour Le Touquet, le passager acquittait un supplément de 4 F (2 F pour l'aller simple).

- Des prix réduits étaient pratiqués pour les enfants de moins de 2 ans et pour les groupes.

- Chaque passager adulte pouvait emporter 20 kg de bagages ; au-delà de ce poids, un supplément de 1 F par kilo était demandé.

Remarques

- Le taux de change moyen de 13,72 F/1 £ était en vigueur en 1966.

- Un aller et retour Paris - Londres par la voie maritime coûtait 152,10 F pour un siège en 2^{de} classe et 216,3 F en 1^{re} classe (frais de réservation non compris).

qui lui a succédé à la suite du regroupement de compagnies privées d'aviation britanniques. Les coefficients de partage des résultats seront modifiés à plusieurs reprises pour tenir compte du nombre d'appareils, de la modification des dessertes, etc., distinguant les vols du pool et les missions charters. Les programmes de BUAF vont concerner en outre des lignes qui vont gagner le centre du Continent, telles les relations entre Lydd et Strasbourg, Bâle ou Genève. En outre, un nouveau ferry est exploité à partir de Southampton en direction de Rotterdam, d'Ostende, de Calais, du Touquet, des îles Anglo-Normandes, de Deauville, de Cherbourg et de Dinard.

Le ferry aérien entre la Grande-Bretagne et le Continent va progresser jusqu'en 1962, année où la compagnie BUAF enregistrera une pointe globale de 132 000 voitures. Elle n'affichera que 109 000 voitures en 1964 (soit - 19,7 %) et 101 000 en 1966.

Cette situation ne sera pas toujours avantageuse pour la CAT : en raison de sa faible participation par rapport à ses partenaires anglais, elle sera touchée par la crise qui débute en 1964.

En 1963, la CAT avait renégocié l'association en participation avec BUAI, qui avait repris la Scal en conservant le système de la recette liée aux résultats. L'accord portait sur le ferry des lignes Lydd - Calais, Lydd - Le Touquet, Hurn - Cherbourg et Southend - Calais. Pendant l'année 1963, 204 636 passagers et 78 403 voitures (dont 10 641 à l'exportation) avaient été transportés au cours de 32 503 vols, alors qu'en 1962 le trafic sur les trois

premières lignes déjà évoquées avait concerné 230 827 passagers, 87 368 automobiles et 9 t de fret. Les appareils du groupe avaient effectué 16 600 heures de vol, dont 4 060 pour les trois avions appartenant à la CAT (24). La part de la CAT dans les résultats ne s'éleva dès lors

qu'à 209 435 F (617 712 F en 1962). Après imputation aux frais généraux de 153 380 F et affectation de 362 311 F aux amortissements, le conseil d'administration fera approuver les comptes de la société sans pertes ni profits.

(Suite page 76)

Les nouveaux ferries sur la Méditerranée : la « Flèche-Corse » et la « Flèche-Majorquine »

Au cours de l'année 1964, la CAT avait assuré à titre d'essai le transport de voitures accompagnées entre Nice et la Corse, au moyen d'avions Bristol 170 Superfreighter lui appartenant. La décision avait été prise en accord avec le partenaire britannique BUAF.

Cette expérience avait été engagée à la demande de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar) à partir d'une étude théorique de trafic effectuée par la Compagnie générale transatlantique, la Société financière pour les industries du tou-

risme (où siégeait la Sceta), Air France et Air Inter. La CAT en avait été chargée du fait de son savoir-faire acquis avec le trafic transmanche.

Une partie du personnel affecté au Touquet et deux avions Bristol 170 Mk 32 vont être détachés à l'aéroport de Nice durant l'été 1964. Deux allers et retours quotidiens entre Nice et Bastia et Nice et Ajaccio sont assurés à partir du 1^{er} juillet. Le nombre de ces vols peut être doublé en cas de fort trafic.

Le prix d'un passage simple va de 325 à 600 francs selon les dimensions des automobiles (avec le transport de deux passagers). Un forfait est proposé aux usagers du train autocouchette (TAC) Paris - Saint-Raphaël poursuivant leur voyage vers la Corse. Ceux-ci doivent conduire eux-mêmes leur voiture entre la gare varoise et l'aérodrome niçois « par l'autoroute de L'Esterel ou par la route N 98 de la corniche ». Ainsi, en ayant déposé leur voiture avant 21h00 à Paris-Charolais et quittant la gare de Lyon à 22h15, ils peuvent débarquer le lendemain à Ajaccio à 15h30 ou à Bastia à 19h00.

Les réservations sont enregistrées par les agences de voyages, les bureaux des compagnies Air France et Air Inter et de la CGT (Transat), dans les gares de la SNCF et aux guichets de la CAT.

Les résultats enregistrés vont être satisfaisants malgré la date tardive de lancement de la publicité. Durant les deux mois concernés (juillet et août), 1241 voitures et 4190 passagers seront transportés, avec un coefficient moyen d'occupation des avions de 60 %. Reste que le trafic connaîtra de nombreux passages plus ou moins remplis du fait des flux périodiques de touristes dans un sens ou l'autre. Certes, une subvention de 1,10 million de francs a été apportée par la Datar. Mais cette expérience a montré que le transport par air des voitures entre le Continent et la Corse ne peut être rentable qu'à condition que la CAT soit également autorisée à transporter des voyageurs « piétons » ; ce qu'admettront les services du ministère des Transports. Mais en raison des vives objections d'Air France, qui voit ses positions acquises concurrencées, les autorisations ultérieures de la CAT seront limitées au transport des voyageurs piétons sur les seules lignes de ou pour Nîmes.

Le Secrétariat général de l'aviation civile (Sgac) et la Datar estiment alors que ce type de service doit être reconduit les années suivantes. On ne parle pas encore officiellement de continuité territoriale, mais la recherche de moyens pour réduire le handicap de l'insularité préoccupe les pouvoirs publics.

*Voyageurs dans
une voiture réservée
au service de
la « Flèche-Corse »
du train 421 Paris -
Nîmes - Narbonne
(1967).*





Photos M. François/Doc.

Ci-contre, arrivée du train autocouchette, en service aérien Nice - Ajaccio/Bastia, à Saint-Raphaël, en 1964.

« L'accroissement constant de la demande dans le domaine des transports touristiques avec automobile en Méditerranée a amené la CAT à envisager de nouveaux développements de son activité et elle a obtenu du Ministère des TP les licences nécessaires pour assurer dès 1965 :

- le transport des automobiles accompagnées et des passagers sur les relations Nîmes - Londres (conjointement avec la compagnie britannique BUA) et sur Nîmes - Palma de Majorque (conjointement avec la compagnie espagnole Aviaco).
- le transport des voitures accompagnées et des piétons sur Nîmes - Ajaccio et Nîmes - Bastia.

Au départ de l'aéroport de Nîmes-Garons, ce transport de voitures vers la Corse se combine avec un transport de voyageurs par la voie mixte fer-air. Il est possible de quitter Paris à la gare de Lyon par le train de nuit 421 et de trouver à Nîmes un avion en correspondance permettant d'arriver à Ajaccio vers 9 h 00. La relation en sens inverse est aussi bonne. Cette formule combinant le voyage de nuit en couchette sur la majeure partie du parcours avec la rapidité de l'avion sur le parcours maritime offre ainsi un excellent horaire et une solution économique dont le succès semble assuré ; elle s'apparente au service fer-air *Flèche d'Argent* créé entre Paris et Londres avec la collaboration de la CAT.

« Le choix de l'aéroport de Nîmes comme tête de ligne vers la Corse et les Baléares permettra enfin de combi-

ner le transport par avion des automobiles avec les nombreux trains autocouchette aboutissant à Avignon.

« L'exploitation simultanée du service Nice - Corse et des trois lignes en étoile au départ de Nîmes devrait permettre une utilisation maximale des appareils tout en exigeant l'acquisition par la CAT de deux avions supplémentaires de type ATR Carvair pouvant transporter 3 à 5 voitures et 22 à 55 passagers (25).

« Le financement de cette acquisition dont le montant s'élèverait environ à 4,7 M de F, serait assuré, à défaut de ressources disponibles de la CAT, partie par l'emprunt, partie par une augmentation de capital. La participation de la SNCF ne paraît pas, en tout cas, devoir excéder la somme de 3 MF... »

C'est en ces termes que le conseil d'administration de la SNCF est interrogé en janvier 1965 sur l'opportunité d'augmenter le capital de la CAT pour une somme de 3 millions de francs (sous réserve de l'autorisation ministérielle). Le conseil émet un avis favorable.

Deux avions Carvair (en hommage aux anciens camarades – et membres réputés des FAFL – des fondateurs de la CAT, les deux appareils sont baptisés *Capitaine-de-Montal* et *Commandant-Guedj*) sont achetés pour un prix de 4,07 millions de francs (MF). Ces investissements sont financés par une augmentation de capital de 2,30 MF et par un crédit à moyen terme de 2 MF consenti par la BNCI et Rothschild Frères, réescomptable

Déchargement d'automobiles dans la gare marchandises de Saint-Raphaël. Les passagers doivent conduire eux-mêmes leur voiture jusqu'à l'aérodrome de Nice.



M. François Doc.

auprès de la Caisse des dépôts et consignations (avec l'aval de la SNCF). Le capital de la CAT est porté à 5 460 000 F.

S'appuyant sur l'accord du Sgac du 1^{er} juillet 1964, la SNCF et la CAT lancent officiellement le nouveau ferry rapide entre le Continent et la Corse à partir de Nîmes pour la saison 1965, tout en continuant à assurer des vols au départ de Nice (Air France va se tenir en dehors de cette concurrence). Le trafic concerne simultanément les automobiles accompagnées et les voyageurs ou touristes piétons.

Pour abriter les Bristol et les Carvair affectés aux nouvelles lignes aériennes de Corse et des Baléares, la CAT loue un hangar de la chambre de commerce et d'industrie du Gard à l'aérodrome de Nîmes-Garons (cet aéroport est mixte, à usage civil et militaire), qu'elle a équipé en base logistique et technique du secteur Méditerranée.

Lignes de Corse

Pour la relation « voyageurs piétons » dénommée *Flèche-Corse*, les clients reçoivent un titre unique de transport couvrant :

- le parcours nocturne entre la gare de Lyon à Paris (22 h 00) et Nîmes (6 h 39), en couchettes, au train 421 de desserte du Languedoc. Puis une navette autobus les conduit de la gare SNCF à l'aérogare de Garons ;
- la traversée de la Méditerranée par avion ATL Carvair

de la CAT, à 350 km/h de moyenne et à 3 000 m d'altitude, en un vol de 1 heure 35 pour Ajaccio (Campo dell'Oro) ou de 1 heure 45 pour Bastia (Poretta). Ces deux destinations étaient atteintes avant 10 h 00, ce qui réduisait les temps de parcours globaux à moins de 12 heures au lieu de 20 à 22 heures au minimum par la voie maritime (26).

Une hôtesse de la CAT accompagne les clients de ce service depuis Paris jusqu'à l'aérodrome de destination. Durant la saison estivale 1965, la *Flèche-Corse* fonctionne sur la ligne d'Ajaccio cinq jours par semaine, les deux autres jours (mardi et jeudi) étant réservés à la liaison Nîmes - Bastia. Les retours Corse - Continent sont proposés selon un programme semblable, avec un décollage de Corse vers 19 h 45 et un train 424 arrivant à Paris le lendemain matin à 7 h 44.

Le prix d'un billet AR Paris - Ajaccio en couchette 2^{de} classe est de 350 F, celui d'un Paris - Bastia, de 370 F. Pour disposer d'une couchette de 1^{re} classe, le voyageur doit acquitter un supplément de 60 F (aller et retour). Ces prix sont ajustés en fonction des titres permanents de réduction SNCF du client (abonnement, demi-tarif, familles nombreuses, etc.).

En 1966 et les années suivantes, on adapte l'offre de services en ajoutant une nouvelle desserte, celle de Calvi (Sainte-Catherine), et en augmentant le nombre de rotations. Une relation de jour est créée, moyennant un changement de train à Avignon, par les trains 25 (Paris 7 h 45) ou 51 (Paris 9 h 21) à l'aller, par le train 26 au

retour. Ce service peut prendre des voyageurs en provenance de Toulouse, de Clermont-Ferrand ou de Lyon.

Le Chaix du service d'été rapporte les horaires de la flèche-Corse prévus pour l'été 1968. Au départ de Nîmes sont programmés des vols :

• pour Ajaccio :

a) le matin, les samedis (début juin à fin septembre), les mardis (de juillet à mi-septembre) et les lundis, mercredis, jeudis et vendredis des pointes de début et fin de juillet et août,

b) en fin d'après-midi les dimanches et lundis (de début juin à fin septembre) ainsi que les vendredis de juillet à mi-septembre ;

• pour Bastia :

a) le matin les lundis (de début juin à fin septembre), les dimanches (de juin à mi-septembre) et les vendredis (de fin juin à fin septembre),

b) l'après-midi des samedis de juin, des mardis de juillet à fin septembre, et les mercredis 3, 31 juillet et 28 août ;

• pour Calvi :

a) le matin des dimanches (de fin juin à mi-septembre),
b) en mi-journée, les vendredis (de fin juin à mi-septembre) ainsi que les lundis et mardis de début et de fin juillet, ainsi que de fin août.

Les mouvements de retour tiennent compte de la demande en réservations, des prévisions et des rotations d'avions, que l'on cherche à remplir au mieux.

Durant les événements sociaux de mai et juin 1968, les avions de la CAT vont maintenir un pont entre le Continent et l'île, alors que les services maritimes réguliers de la Transat sont interrompus. Mais, conséquence de l'arrêt des circulations de la SNCF, la Flèche-Corse ne sera rétablie qu'à partir de la fin du mois de juin.

Lignes des Baléares

La *Flèche-des-Baléares* (également dénommée *Flèche-Majorquine*) fonctionna comme son homologue de Corse. La liaison Nîmes - Palma avait débuté en 1965, celle d'Ibiza en 1967.

• Flèche majorquine

Horaires du 1^{er} Avril au 30 Juin 1968

Samedi	Dép.	PARIS (Gare de Lyon)	Arr.	07 h. 46	Lundi
22 h. 00	(cc 1/2 cl.)				(cc 1/2 cl.)
06 h. 39	Arr.	NIMES (S.N.C.F.)	Dép.	22 h. 45	
08 h. 30	Dép.	NIMES-Garons (Aéroport)	Arr.	19 h. 50	
10 h. 20	Arr.	PALMA DE MAJORQUE (Aéroport)	Dép.	18 h. 00	
Diman.					Diman.

Horaires du 1^{er} Juillet au 2 Octobre 1968

Vendredi	Dép.	PARIS (Gare de Lyon)	Arr.	07 h. 46	Mardi
Diman.	(cc 1/2 cl.)				Diman.
22 h. 00	Arr.	NIMES (S.N.C.F.)	Dép.	22 h. 45	
06 h. 39	Dép.	NIMES-Garons (Aéroport)	Arr.	21 h. 20	
12 h. 20	Arr.	PALMA DE MAJORQUE (Aéroport)	Dép.	19 h. 30	
14 h. 10					
Samedi					Lundi
Lundi					Samedi

TARIF

PARIS-PALMA DE MAJORQUE
Aller et retour valable 1 mois 418 F
Voyage S.N.C.F. place assise 2^e classe à déduire 40 F
(*) Comprend : Transports ferroviaires et aériens (classe tourist)
Supplément couchette S.N.C.F. 2^e classe, transfert en autocar
NIMES et taxes d'aéroport.
Supplément 1^{re} classe S.N.C.F. avec couchette : 62 F. aller-retour.
RENSEIGNEMENTS et LOCATION : Toutes agences de voyages
Gares et bureaux S.N.C.F. et :
Compagnie AIR TRANSPORT
4, rue de Surène - PARIS-8^e
Tél. : 265 05-41 (Télex : 27048)

VOTRE AGENCE VOYAGES :

C^{ie} AIR TRANSPORT

PRINTEMPS-ÉTÉ 1968

les Flèches du soleil

services combinés fer-air
S.N.C.F. - AIR TRANSPORT - AVIACO

• Flèche corse

Horaires du 1^{er} Avril au 30 Juin 1968

Vend. Dim.	Jeudi	Dép.	PARIS (Gare de Lyon)	Arr.	23 h. 00	Lundi
22 h. 00	(cc 1 ^{re} /2 ^e classe)					Sam.
06 h. 39	06 h. 39	Arr.	NIMES (SNCF)	Dép.	15 h. 04 [*]	15 h. 04 [*]
08 h. 30	08 h. 30	Dép.	NIMES-Garons (Aéroport)	Arr.	13 h. 50	13 h. 50
10 h. 05		Arr.	AJACCIO (Aéroport)	Dép.	12 h. 15	
		Arr.	BASTIA (Aéroport)	Dép.	12 h. 10	
Sam. Lundi	Vend.					Sam.

(*) Changement de train à Avignon
X Repos Wagon Restaurant.

Horaires du 1^{er} Juillet au 2 Octobre 1968

Lu.-Me. Ve.-Di.	Ve.-Di.	Ma.-Je. Sa.	Dép.	PARIS (Gare de Lyon)	Arr.	07 h. 46	Ma.-Je. Sa.-Lu.
22 h. 00	(cc 1 ^{re} /2 ^e classe)						
06 h. 39	06 h. 39	06 h. 39	Arr.	NIMES (SNCF)	Dép.	22 h. 45	22 h. 45
07 h. 45	08 h. 45	07 h. 45	Dép.	NIMES-Garons (Aéroport)	Arr.	21 h. 00	21 h. 00
09 h. 20			Arr.	AJACCIO (Aéroport)	Dép.	19 h. 25	
			Arr.	BASTIA (Aéroport)	Dép.	19 h. 15	
Ma.-Je. Sa.-Lu.	Ma.-Ve. Di.						Lu.-Me. Sa.-Ve.-Di.

TARIF

PARIS-AJACCIO ou BASTIA :
Aller et retour valable 3 mois 358 F
Voyage S.N.C.F. place assise 2^e classe à déduire 40 F
(*) Comprend : Transports ferroviaires et aériens (classe tourist)
Supplément couchette S.N.C.F. 2^e classe, transfert en autocar à NIMES et taxes d'aéroport.
Supplément 1^{re} classe S.N.C.F. avec couchette : 62 F. aller-retour.

CAT

Résultats du trafic du 1^{er} janvier au 31 décembre 1967 (et rappel des résultats de l'année 1966)

TRAFIC PAR LIGNE

Secteur Méditerranée	Trafic général		Nîmes - Corse		Nice - Corse		Nîmes - Palma		Nîmes - Ibiza		Perpignan - Palma		Affrètements	
	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966
Nombre de vols AR en ligne	437,5	524,5	300	296	58,5	137	47	68,5	7	-	25	23		
Nombre de vols d'affrètement	44	58,5												
Nombre de voitures accompagnées	1 337	1 884	895	1 114	305	536	107	146			30	21	7	37
Nombre de passagers accompagnant les voitures			2 428	2 875	1 089	2 144	272	373			63	51		
Nombre de passagers														
- Flèche-Corse			865	974										
- Flèche-Majorquine							152	126	166					
Nombre de passagers locaux			3 848	3 875			2 089	2 262	251		1 076	1 064		
Nombre de passagers	15 039	16 452	7 141	7 724	1 089	2 144	2 513	2 761	417		1 139	1 119	2 740	2 704
Tonnage de fret	698,3	516,5	585,4	375			0,4	1,5					111,4	140
Voitures neuves	196	277	196	277										

Déchargement des automobiles d'un Carvail de la CAT (1965).



M. François/Doc.

En juillet, en août et en septembre, la liaison nocturne quitte la gare de Lyon à 22 h 00 (train 421) pour Nîmes d'où, chaque samedi, s'envole un Carvail CAT pour Palma, dont l'aéroport était atteint en 1 heure 50. Mais le temps d'attente de 5 heures à Garons est trop important, et il dissuade les voyageurs parisiens.

Beaucoup plus rapide est le service diurne basé sur le train 25 (Paris 7 h 45, Lyon 12 h 10), qui, avec un changement à Avignon (14 h 15/14 h 25) permet d'atteindre Palma les vendredis à 17 h 50 et Ibiza les samedis à 18 h 25.

À ces services s'ajoutent les deux liaisons hebdomadaires entre Perpignan (aéroport de La Liabanière) et Palma : les samedis et lundis vers Majorque et au retour les vendredis et lundis. Ces relations entre les Pyrénées-Orientales et l'Espagne qui ne dépendent pas d'une correspondance ferroviaire sont assurées en pool avec la compagnie aérienne nationale espagnole Aviaco, filiale d'Iberia.

Par ailleurs, Aviaco exploite avec trois ATL 98 Carvail les ponts aériens pour les automobiles et les passagers entre les Baléares et Barcelone ou Valence. Les lignes méditerranéennes vers la France qui sont en pool avec la CAT complètent ces activités.

Le service pour Calvi débute avec la saison 1967. Celui qui est assuré entre Nice et la Corse va fermer à l'issue de cette même saison, car il ne peut prendre que des voitures accompagnées, et ses perspectives de rentabilité sont donc inexistantes.

Pour affiner les résultats de 1967 et leur comparaison par rapport à ceux de 1966, voici ceux des trois escales de la liaison Nîmes - Corse (chiffres du 26 juin au 30 septembre) :

• voitures accompagnées

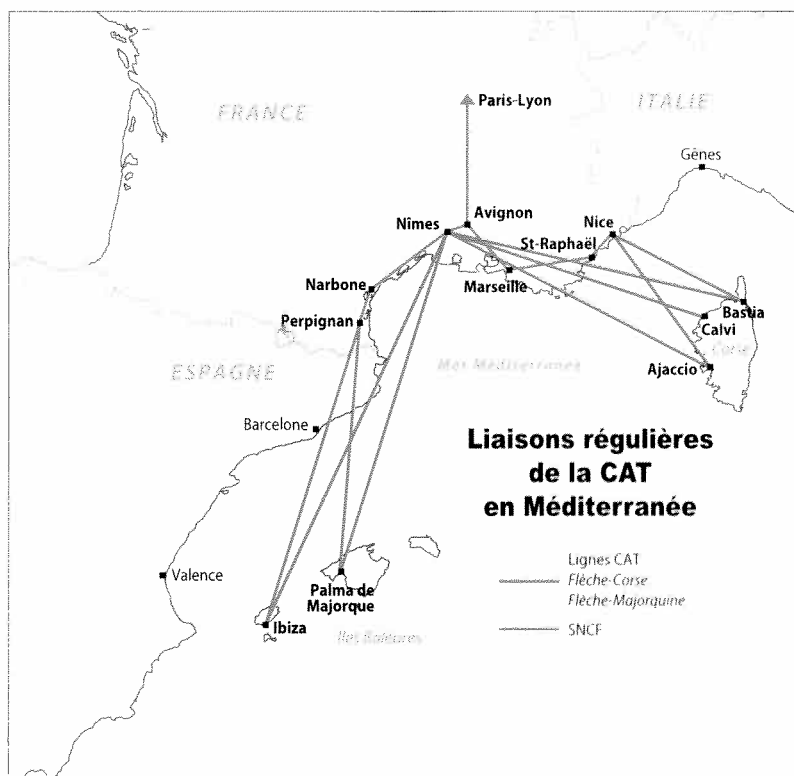
Nîmes <=> Ajaccio : 403 (330 en 1966)

Nîmes <=> Bastia : 214 (300 en 1966)

Nîmes <=> Calvi : 123 (pas de service en 1966)

• voyageurs transportés :

Nîmes <=> Ajaccio : 2 851 (2 603 en 1966)



Infographie V. Morell/Historail



Photos M. François/Doc.

Nîmes <> Bastia: 1 653 (1 833 en 1966)

Nîmes <> Calvi: 733 (pas de service en 1966).

En 1967, sur cette relation Nîmes - Corse, l'augmentation du trafic par rapport à l'année précédente sera de 18 % pour les passagers et de 17,5 % pour les automobiles. Le taux de remplissage pour les sièges ou les surfaces de garage proposées progressera de 42,4 à 47,2 % pour les voyageurs et de 51,3 à 57,7 % pour les voitures.

En ce qui concerne l'exploitation commune CAT/Aviaco, on relève sur Nîmes - Palma une répartition variable, plutôt en faveur de la CAT :

- pour la CAT, 104 voitures accompagnées (62 en 1966) et 1 824 voyageurs transportés (1 344 en 66);
- pour Aviaco, 61 voitures accompagnées (65 en 66) et 329 voyageurs transportés (536 en 66).

Cette année 1967 voit par ailleurs le renouvellement des autorisations d'exploitation des lignes de la CAT ayant pour origine Nîmes vers la Corse et celles des Baléares. Mais, parmi les autres conventions d'exploitation signées par la DGAC, l'une d'elles autorise Air Inter à ouvrir une escale à Calvi, et, en saison, à Ajaccio et à Bastia. Dès lors, la compagnie des lignes intérieures ne va pas manquer de prendre des parts de marché dès 1968.

La fin des événements d'Algérie avait dégagé une partie de la flotte des paquebots méditerranéens de la Transat, et celle-ci était repassée au trafic entre la Corse et le Continent. En 1966, trois car-ferries neufs sont également mis en service (*Corse, Comté-de-Nice et Fred-Scamaroni*), et un quatrième viendra, l'année suivante, renforcer les capacités de la compagnie pour le passage des piétons et des automobiles accompagnées.

En 1969, la CGT s'associe à la Compagnie générale de navigation mixte pour créer la Compagnie générale transméditerranéenne (CGTM ou CGM). Le nouvel armement, alors à la tête d'une dizaine de paquebots-ferries ou de cargos-ferries, va continuer à pratiquer des tarifs bas, imposés mais subventionnés par l'État dans le cadre de la politique de l'établissement progressif de la continuité territoriale.

Malgré les événements de mai-juin, les résultats de 1968 demeurent corrects :

- nombre de vols AR: 467;
- nombre de voitures accompagnées: 1 617 (1 884 en 1966);
- nombre de passagers transportés: 14 166 (au lieu de 15 039 en 1967);
- tonnage de fret: 733;
- nombre d'heures de vol: 1 511.

Mais si l'on compare les chiffres de cette année-là sur la période 1^{er} janvier-30 septembre avec ceux de la même période en 1969, le recul de l'activité du secteur se voit confirmé. Cependant, l'amélioration des taux de remplissage pour les voitures et les passagers est sensible.

Y. B.

Ci-dessus, à gauche: service du petit déjeuner à bord d'un Carvair;

à droite: arrivée sur l'aérodrome d'Ajaccio (1965).

CAT Méditerranée Du 1/1 au 30/9/69	1969		1968	
		Occupation par vol		Occupation par vol
Nombre de vols AR	338		418	
Voitures	1 356	4,01	1 498	3,58
Passagers	11 759	34,71	13 426	32,11
Tonnage fret	475,8	1,40	620,7	1,48
Heures de vol	1 117		1 338	

(Suite de la page 69)

Les services aériens du ferry sont donc devenus moins attractifs du fait d'une concurrence tarifaire et agressive des services train + bateau – ils conservent néanmoins une clientèle acceptant de payer plus cher pour aller plus vite. Aussi cesseront-ils en 1968 pour le transport des automobiles en exploitation régulière par BUA et définitivement le 3 octobre 1970. Ce sera la fin du ferry aérien, provoquée par l'agressivité commerciale des services maritimes traditionnels et par l'apparition des aéroglisseurs en Manche. Si cette chute touche l'activité commerciale de l'aérodrome du Touquet, la croissance des services *Flèche-d'Argent* va compenser partiellement les pertes en mouvements d'avions.

On verra ci-après que la CAT cessera toute exploitation avec ses propres appareils en septembre 1969.

La flotte du pool maritime de paquebots SNCF/BR pour les lignes entre Calais et Boulogne d'une part, Douvres et Folkestone d'autre part,

s'était adaptée aux nouvelles demandes de trafic apparues dans les années 50, particulièrement celle des automobiles accompagnées puis celle des autocars et des camions du régime international. La mise en service du car-ferry *Compiègne* en 1958 renforça le poids de l'Armement naval – la présence de ce département de la SNCF se limitait jusqu'alors au paquebot aménagé *Côte-d'Azur* (1951). De son côté, British Railways alignait quatre navires, dont le récent *Maid-of-Kent* de 1959.

En 1962, l'aérien et le maritime se partagent donc à parts égales les traversées de la Manche, au départ et à l'arrivée. Voici quelques chiffres pour cette période. Pour l'ensemble des quatre ports (Dieppe, Boulogne, Calais, Dunkerque), le trafic des passagers piétons passe de 1 252 000 en 1952 à 1 708 000 en 1965 (avec une pointe à 1 823 000 passagers en 1961, suivie d'une lente décroissance).

À Calais, le trafic passe de 570 000 à 1 011 000 passagers en 1961,

soit une augmentation de 77 %. Durant la même période, Boulogne progresse régulièrement, passant de 224 000 à 411 000 voyageurs (soit + 83 %).

De même, pour les automobiles accompagnées, le développement est tout aussi impressionnant. Ainsi, en 1965, sur les lignes touchant les ports entre Cherbourg et Ostende, les navires du pool SNCF/BR auront transporté 204 200 automobiles en 1959 et 368 500 en 1965, accompagnées par 1 054 700 passagers (moyenne de 2,9 passagers par voiture). Par ailleurs, toujours en 1965, les armements privés concurrents – la compagnie anglaise Townsend, la Thorensen norvégienne et la Stena Line suédoise – assureront le transfert transmanche sur la France de 234 700 véhicules et 686 000 automobilistes.

La flotte de British Railways et de la SNCF va être renforcée au cours des années soixante par la livraison des car-ferries *Normannia* (1961), *Dover* (1965) et *Chantilly* (1966);

Le TA 76
« Flèche-d'Argent »
de passage
à Hangest-sur-
Somme
en septembre 1966.



G. Rannou/Col. Y. Brioncard

les services fer-air de la CAT]

FLÈCHE D'ARGENT SERVICE TRAIN-AVION

A Paris, en Gare du Nord, et en gare d'Amiens, sur le spécial "Flèche d'Argent", une hôtesses vous accueille. Cet autorail direct, rapide et confortable, vous conduit, sans fatigue, jusqu'à l'aéroport du Touquet.



Au Touquet, à deux pas du train, l'avion vous attend : c'est un quadrimoteur "Viscount" des British United Airways. Vous prenez votre place ; 35 minutes plus tard vous atterrissez à Gatwick.

A Gatwick, où la gare fait partie de l'aéroport, un train électrique vous attend. Après un court voyage vous arrivez à la gare de Victoria, au cœur même de Londres. Si des amis désirent vous rencontrer à la gare Victoria, conseillez-leur de vous attendre à l'Air Terminal BUA où tous renseignements sur les heures d'arrivée leur seront fournis.

Au retour, pour les formalités d'enregistrement, se présenter à l'Air Terminal BUA dans la gare de Victoria (quai No. 16) où vous trouvez un hall d'attente avec fauteuils, un bar, un snack-restaurant.

Horaires—1967

		Reçu Tous l'année	Reçu du 1 ^{er} jan- v. au 31 mars, Dim. 27 mars	Quotient 19 mars - 8 oct
Numéros des vols	BR495		BR492	BR454
Paris-Nord	dép.	12 03	08 27	18 19
Amiens*	dép.	13 19	09 40	19 33
Le Touquet	arr.	14 15	10 02	20 05
	dép.	14 39	11 02	21 08
Latvick	arr.	15 14*	11 37	21 40
	dép.	16 39	12 37	22 40
Londres	arr.	16 12	12 44	22 48
Numéros des vols	BR495		BR491	BR453
Londres-Victoria	dép.	12 35*	09 02*	19 06
Latvick	dép.	13 15*	09 45	20 16
	dép.	13 42*	10 07	20 40
Le Touquet	arr.	14 17	10 57	20 55
	dép.	14 34	11 00	21 04
Amiens*	dép.	15 30	12 02	22 00
Paris-Nord	dép.	16 50	13 11	23 17

• heure française (heure anglaise: 1 heure plus tôt jusqu'au 18 mars et à partir du 29 octobre 1967).
 "arrêt à partir du 28 mai 1967.
 109 06 à partir de 11 juillet 1967 jusqu'au 10 juillet 1968

Les voyageurs doivent se présenter au point de contrôle (avant de monter dans le train) 20 minutes avant l'heure de départ : à Paris-Nord au quel de départ ; à Londres-Victoria à l'Air Terminal BIA, quel No. 16.

PRIX (réservation SNCF comprise) classe touriste avion			
	Pour Londres	de Paris	d'Amiens
Aller simple	101F	89F	

Allez et retour (valable 3 mois)	171F	150F
- vendredi, samedi, dimanche	158F	137F
- du lundi au jeudi	143F	122F
- service de soirée	153F	132F
Allez et retour - JEUNES		

Taxe d'aéroport de Gatwick comprise.
Taxe d'aéroport du Touquet 4 F (2 F pour l'aller simple).
Prix réduits pour les enfants de moins de 12 ans, pour les jeunes
de 12 à 22 ans et pour les seniors.

BAGAGES
20 kg par adulte—1 F par kg supplémentaire. Les bagages sont restitués sur le quai de la gare : à Gatwick (sans Paris-Londres).

RESERVATION
Réservation des places d'attente: Agence de Voyages

120

• Nord •

Paroissiales Ardennes-Chevalliers, voir page jaunes 10 à 12.

Paris-Nord • Amiens • Abbeville
Traction électrique entre

Coll. Y. Broncard

Ci-dessus,
à gauche:
les horaires 1967
de la « Flèche-
d'Argent »;

à droite :
une des rares
annonces
publicitaires
du Chaix pour la
« Flèche-d'Argent
(septembre 1967).

*Débarquant
d'un avion BIA
(British Island
Airways)
en provenance
de Southend,
les passagers
se dirigent
vers l'aérogare
(aéroport du
Touquet, 1978).*

Y. Broncard

ces deux derniers peuvent embarquer 205 automobiles. La capacité globale de l'ensemble des navires du pool en rotation atteint 10 000 voitures par jour. Bien entendu, les installations portuaires ont été adaptées. Mais voilà qu'à la fin de ces années 60 apparaît la technique concurrente de l'aéroglysseur (*hovercraft*) de 150/200 t, qui va modifier radicalement la physionomie du trafic terrestre et maritime entre la Grande-Bretagne et le Continent. Au service d'été 1969 est créée la première relation régulière mixte fer-aéroglysseur Londres - Douvres - Boulogne - Paris et

retour. La traversée de la Manche demande 35 min au lieu d'une heure et demie par un paquebot ou un car-ferry. Néanmoins, l'aéroglesseur ne peut assurer son service en cas de mauvais temps et d'une mer avec des creux de 1 m-1,50 m.

La CAT en difficulté

Le 8 mars 1967, le Carvail F-BMHU de la CAT qui avait été affrété par Air France pour un transport de fret (pièces pour la société Nord Aviation) décolle de Karachi, en Inde. En perte d'altitude, il heurte un pont sur une route principale et explose. Quatre membres de

l'équipage sont tués et deux grièvement blessés. De plus, on dénombrera sept tués extérieurs (camionneurs et « pousses »).

En novembre 1967, un incident sans conséquences humaines au-dessus du Sahara immobilisera un autre appareil Carvair pendant cinq mois. Cette baisse des moyens est particulièrement préjudiciable, même s'il s'agit de périodes où ne fonctionnent pas les services saisonniers de transport de voyageurs et de voitures. Car des heures de vol sont commercialisées pour des affrètements, plus généralement de marchandises, traités par contrat avec un donneur d'ordres. Ainsi, Air

France assure la rotation permanente d'un Bristol pour un charter de colis entre Paris et Amsterdam. Autre accident touchant la filiale de la SNCF : le 11 juin 1969, le Bristol F-BLHH *Dix-Huit-Juin* est heurté sur le tarmac de l'aéroport du Touquet. Pas de victimes, mais l'avion est endommagé et irréparable.

Bien entendu, ces sinistres sont couverts par des assurances. Mais ils vont contribuer à mettre à mal la trésorerie de la CAT.

Le Carvair est remplacé par un autre avion semblable au bout de deux mois, mais le Bristol ne l'est pas. Par ailleurs, alors que l'avenir de l'entreprise apparaît incertain, en 1968 des membres du comité de direction suggèrent l'achat d'un troisième avion Carvair

de la SNCF. Ceux-ci affichent rapidement la situation désastreuse de la compagnie. Le président Philippe de Lespinois (28), qui a succédé par intérim à Ottensooser, fait état en juin 1969 des résultats de l'année 1968 :

- * recettes d'exploitation : 7,176 MF ;
- * dépenses d'exploitation et frais financiers : - 10,276 MF ;
- * perte de l'exercice : - 3,306 MF ;
- * amortissements différés de l'exercice : - 1,208 MF.

Compte tenu des pertes antérieures, le report débiteur s'élève à la fin de 1968 à - 5,993 MF et les amortissements différés à - 4,470 MF. La dette de la CAT se chiffre à - 10,463 MF.

Il y a donc lieu de s'interroger sur la poursuite de l'exploitation et sur le

sans la moindre répercussion sur les tarifs de transport ;

- * sur le secteur Méditerranée, les tarifs sont insuffisants compte tenu du coût réel du transport, mais ils doivent demeurer concurrentiels par rapport à ceux de la voie maritime de la CGT ou de la voie aérienne d'Air France et, plus récemment, d'Air Inter. La trop faible occupation des avions sur les lignes régulières et le caractère extrêmement saisonnier déséquilibrent par ailleurs leur utilisation. Là aussi, les heures de vols espérées des charters privés ou d'Air France se révèlent insuffisantes.

En outre, la CAT opère sans garantie financière assurée des pouvoirs publics. Elle a reçu une subvention lors du lancement de la liaison Nice - Corse en 1964, mais elle devra se battre pour en obtenir par la suite. Il y aura des promesses en 1968 de la part de quelques collectivités.

Sur le secteur Manche, la décroissance lente de l'activité du ferry aérien pour les automobiles et le déplorable accord avec les partenaires anglais (pool de résultats) ne sont pas suffisamment compensés par les commissions sur la vente des billets émis en France pour le service *Flèche-d'Argent*, dont par ailleurs l'augmentation du nombre de passages ne suit pas les prévisions. La suppression de ce service à l'initiative des Britanniques va accompagner le retrait de la CAT ;

– les investissements lourds (achats d'avions et droits d'utilisation de l'aérodrome de Lydd) ont été couverts par des emprunts bancaires. Les frais financiers correspondants sont élevés et aggravent la situation. Remarquons qu'une entière confiance régnait dans les rapports entre, d'une part, le président

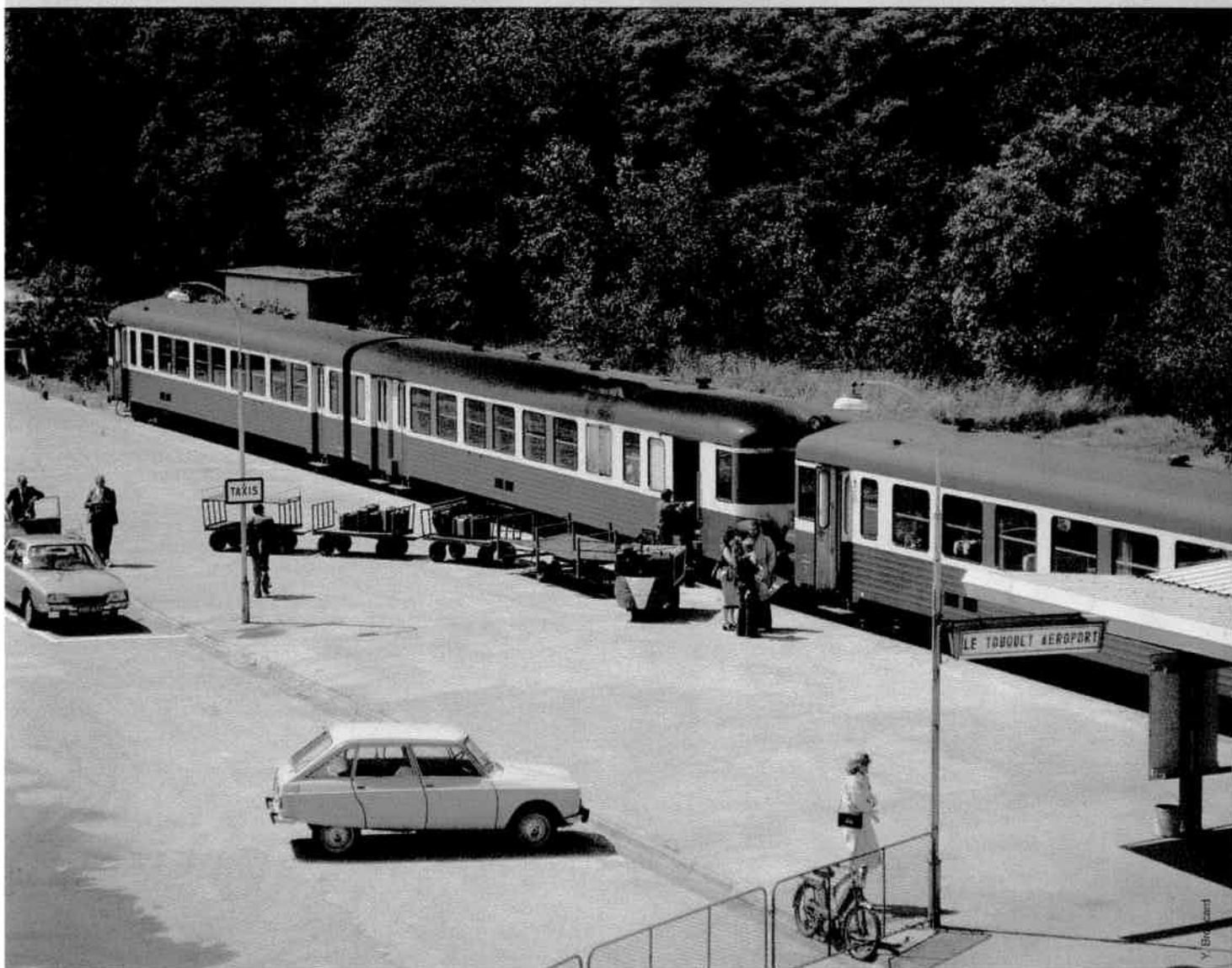
L'exploitation technique commerciale avait déjà effectivement cessé le 30 septembre 1969.

pour pouvoir satisfaire les contrats annoncés de charters fret (27). Les administrateurs prennent en compte une offre de BAF à 50 000 livres (environ 590 000 F). La transaction intervient en mars 1969. Le troisième Carvair F-BRPT est baptisé *Commandant-Charles* en hommage à l'ancien fondateur et dirigeant de la CAT.

Car un événement grave a marqué la fin de l'année 1968 : le décès brutal de Charles Ottensooser, le président-directeur général de la compagnie. Au temps des regrets et des louanges succède celui des réalités. On peut penser que la disparition du fondateur, indépendant et autoritaire animateur de l'entreprise, va libérer la retenue de ses collègues, rigoureux fonctionnaires

sort de l'entreprise en regard des dispositions légales touchant les sociétés (actif de la société inférieur au quart du capital social). Sans prétendre expliquer toutes les causes de cette situation, on pourra prendre en considération quatre raisons qui ont dû contribuer à l'engendrer :

- * le personnel permanent ou temporaire nécessaire au fonctionnement de l'entreprise, tant celui de l'administration et du service commercial que celui de l'exploitation (équipages et maintenance), représente près d'une centaine de salariés. La masse salariale est importante, avec quelques appointements très élevés, tels ceux des commandants et des copilotes. Elle a en outre été majorée brutalement de 10 % en juin 1968,



Ottensooser et son bras opérationnel M. Béchade, le représentant de l'expérience en exploitation aérienne, et, d'autre part, les cadres supérieurs de la SNCF ainsi que les autres membres des conseils d'administration et de direction. Mais les décisions logistiques du président Ottensooser étaient-elles toujours en adéquation avec les intérêts financiers de la société (donc de ceux de la SNCF, l'actionnaire principal) ?

À la Direction générale de la SNCF, lors d'une réunion le 21 octobre 1969 avec le président Ségalat, il est **décidé** de « ne pas mettre la société en liquidation pour des raisons de prestige de la SNCF », mais qu'il faut essayer d'arrêter l'hémor-

ragie des pertes. En conséquence :

« – tous les services aériens réguliers ainsi que les charters sont supprimés.

« – La CAT était orientée vers une activité de commissionnaire comme la société le fait déjà pour le service Flèche d'Argent.

« La CAT continuera à être Agent général pour la *Flèche-d'Argent* et Agent général pour les "Hovercraft" entre Boulogne et Douvres. En même temps, elle ferait de la prospection pour la SNCF ;

« La CAT continuera également à être Agent général de BAF qui assure les services entre Ferryfield et Le Touquet et Southend - Le Touquet.

« D'après les études, Air Transport devrait s'en tirer avec un léger bénéfice.

« La SNCF prendra à sa charge le désintéressement des créanciers, et cette créance sera remboursée par la CAT sur les bénéfices futurs de la nouvelle exploitation. »

L'assemblée générale extraordinaire de la CAT du 23 octobre 1969 entérinera la décision et ses conséquences. En fait, sur ordre du directeur général et avant ce conseil d'administration, l'exploitation technique commerciale avait déjà effectivement cessé le 30 septembre 1969. Cette date marque la fin du service d'été des liaisons automobiles et voyageurs sur les deux secteurs Manche et Méditerranée et la fin du contrat de charter avec Air France convenu pour une année à partir du 1^{er} octobre 1968.

Un TA pour Paris-Nord (UM d'X 4750), en gare du Touquet-Aéroport, en juin 1978.

III - Troisième période: les années 70



Le TA 403, au départ de la gare du Nord pour Le Touquet, est assuré par la RGP X 2729. Le panneau de destination mentionne le nom de la compagnie aérienne BIA (1976).

La page jaune 26 de l'officiel indicateur Chaix au 28 septembre 1969 (hiver 1969-1970) comportait les tableaux R14 et R15 des services fer-air avec les Baléares et la Corse de la Compagnie Air Transport. Les colonnes horaires étaient blanches. On pensait déjà au probable arrêt d'exploitation lors de la rédaction et de la composition de l'indicateur, les semaines précédentes.

Les conséquences de cette décision seront nombreuses et d'abord graves pour le personnel. La nouvelle organisation de la société ne nécessite plus que 13 collabora-

teurs appointés, alors que l'effectif au 1^{er} octobre s'élevait à 95 salariés en contrat à durée indéterminée. Il faut préserver les aéronefs de la compagnie garés à Nîmes, et un personnel très réduit assure l'entretien des Carvair en attente d'acquéreur. Leur entretien mensuel coûte 30 000 F (29).

Six mois plus tard, le président de Lespoins indique que le reclassement du personnel a été mené à bien, puisque tout le monde a été recasé – seuls deux pilotes sont encore au chômage.

En juin 1970, une assemblée géné-

rale extraordinaire entérine la décision de réduction du capital de la société de 12,60 MF à 1,05 MF, ce qui permet d'effacer les pertes antérieures de 10 463 225 F tout en constituant une réserve de 1 086 775 F. La valeur nominale des 12 260 000 actions est ramenée de 10 F à 0,833 F.

Ce « coup d'accordéon » financier est conforme à la réglementation légale et en rapport avec la nouvelle activité de l'entreprise. Mais c'est la troisième fois que la SNCF avec l'appui de l'actionnariat minoritaire « compréhensif » procède à



N. Neumann/Doc.

une opération sur le capital de sa filiale, pour financer ses investissements ou pour absorber les déficits. Et sa participation majoritaire à 85,6 % lui coûte fort cher ! Les opérations commerciales de la CAT s'exercent dorénavant essentiellement au siège parisien de la rue de Surène, où fonctionnent, comme dans les agences de voyages (30), un standard téléphonique centralisateur de réservations traitées manuellement et le guichet émetteur de titres de transport des divers organismes que la société représente. Et cela concerne le

trafic international des voyageurs entre la France et la Grande-Bretagne effectué par :

- les navires, car-ferries ou paquebots de l'Armement naval-SNCF navigant sous le pavillon Sealink avec ceux de British Rail ;
- le service mixte fer-air Paris - Londres et vice versa de BUA par Gatwick et de BAF par Southend ;
- le service mixte fer-aéroglesseur Paris - Londres et vice versa du groupement Seaspeed.

La CAT est rétribuée par un pourcentage sur le prix de chaque billet vendu en France (31).

Le service mixte air-fer

Il a été instauré, rappelons-le, par les compagnies aériennes britanniques s'appuyant sur les services ferroviaires réguliers de British Rail au départ ou à destination des gares londoniennes de Victoria ou de Liverpool Street et sur ceux de la SNCF de la *Flèche-d'Argent* entre l'aéroport du Touquet et la gare du Nord à Paris. Au Touquet se rejoignent les deux branches anglaises, celle de Gatwick (service par BUA, BCal [British Caledonian Airways] puis BIA [British Island

Des plateaux-repas sont servis à la place aux voyageurs de la RGP du TA 403.



Photos N. Neumann-Doc.

Ci-dessus,
la RGP X 2721,
au TA 402 « Flèche-
d'Argent » pour
Paris, stationne
au point d'arrêt
de l'aéroport
du Touquet (1976).



Ci-contre,
enregistrement
des passagers
piétons et de leurs
bagages avant
l'embarquement
pour le vol
Le Touquet -
Gatwick du service
« Silver-Arrow »
(1976).

Airways]) et celle de Southend (BAF).

En 1970, on relève une fréquentation satisfaisante, avec 75 820 passagers (contre 54 238 en 1969) ayant emprunté les autorails (EAD X 4500) de la *Flèche-d'Argent*. Par ailleurs, le trafic sur Southend (relation ouverte le 1^{er} juin 1969) s'est considérablement développé : au total, 25 769 passagers (dont 12 000 qui ont emprunté le fer au départ de ou pour Paris), 3 536 automobiles et 2 344 tonnes de fret.

En 1971, la voie de l'embranchement de l'aéroport du Touquet est prolongée de 1 100 m, au pied de l'aérogare principale (voir encadré page 50), et l'aérogare annexe (de 1963) est abandonnée. Cette année-là, on comptera 117 000 voyageurs sur les quatre allers et retours quotidiens d'autorails spéciaux Paris-Nord - Le Touquet. Ce sera la meilleure année du service *Flèche-d'Argent*, qui, compte tenu des passagers « piétons » embarqués ou débarqués au Touquet, affichera un résultat global annuel de 150 000 voyageurs.

Fin mai 1972, aux EAD X 4500 (dont la vitesse maximale est de



Photos N. Neumann/Doc.

En gare du Nord, la RGP X 2729 au départ pour Le Touquet (1976).

120 km/h) succèdent des RGP X 2721 (monomoteur), dont trois éléments sont également affectés au centre de Longueau (32). Autorisés à 140 km/h, offrant un nombre de sièges semblable à celui des EAD, ils permettent de réduire le temps de parcours ferroviaire français. Ce gain associé à quelques minutes gagnées aux correspondances d'aéroport abaissent à 3 heures 45 la relation fer-air entre Victoria Station et la gare du Nord.

Mais le trafic aérien côtier va commencer à décroître à partir de 1972. D'ailleurs, la compagnie britannique a fermé le 1^{er} octobre 1971 le service ferry initial des automobiles entre Lydd et Le Touquet.

Les Vickers Viscount de BUAF avaient été remplacés par des BAC 111 sur la ligne de Gatwick alors qu'ils servaient encore sous le pavillon de BAF, conjointement avec des Carvair, sur celle de Southend. Toujours en 1972, le service estival de la SNCF est assuré par trois allers et retours journaliers (au lieu de quatre).

En 1975, la crise pétrolière touche tous les transporteurs, et plus particulièrement les compagnies



Un Dart Herald de la BIA assurant le service « Silver-Arrow/Flèche-d'Argent » à l'aéroport du Touquet (1976).

aériennes. British Caledonian Airways, qui a pris le relais de BUA en 1971, retire ses biréacteurs jet BAC 111 du service Silver-Arrow; ils sont remplacés par des turbopropulseurs à hélice Handley Page Dart Herald de la compagnie British Island Airways. Cette même année, 78 000 voyageurs sont enregistrés sur les services fer de la *Flèche-d'Argent*. Ce résultat est inférieur à celui des années précédentes, alors que le trafic global est en augmentation (+ 17 % pour Sealink et + 14 %

pour Seaspeed). Il est vrai que la politique des bas tarifs pratiqués au temps de Laker n'est plus de mise. Pour un voyageur individuel, un aller-retour Paris - Londres coûte 598 F par vol Air France ou British Airways, 306 F en 2^{de} classe (386 F en 1^{re}) par les services fer-mer via Calais ou Boulogne, 284 F par la liaison fer-aéroglysse (Boulogne - Douvres), enfin 401 F par la *Flèche-d'Argent*. Ce tarif demeure néanmoins compétitif avec celui qui est demandé par Skyways (autocars et avion), soit 398 F.



Le service mixte fer-aéroglesseur

La Compagnie Air Transport est l'agent général en France des lignes d'aéroglesseurs Boulogne - Douvres (ligne ouverte le 1^{er} juillet 1968) et Calais - Douvres (depuis le 1^{er} octobre 1970) exploitées par Seaspeed en partenariat avec la SNCF (33). Seaspeed est la marque commerciale de British Rail Hovercraft Limited (BHRL), la filiale de British Rail créée pour l'exploitation des services réguliers par aéroglesseurs. Avec l'aide des deux hovercrafts SRN 4 *Princess-Margaret* et *Princess-Anne* (34), le trafic de 1970 sera important: 337 100 passagers et 52 000 voitures seront transportés entre Boulogne-Le Portel et Douvres-Hoverport, en 2 602 traversées. Sur Calais - Douvres, on comptera 8 400 passagers et 2 600 véhicules en 270 traversées. Si l'on ajoute à

ces chiffres le trafic réalisé par Hoverlloyd sur Calais - Ramsgate (35), on peut se féliciter de la performance technique remarquable pour des engins de type nouveau qui, en un an d'exploitation, ont transporté 800 000 passagers et plus de 110 000 voitures. Mais si le succès technique et commercial est indéniable et le trafic soutenu, l'entreprise va accuser un important déficit.

Une voie ferrée relie le faisceau marchandises de la gare d'Outreau (sur la ligne Paris - Calais) au bassin Loubet du port de commerce de Boulogne et au site des Acières de Paris et d'Outreau (APO). Elle longe la mer au sortir du tunnel de l'Ave Maria. Une bande de rivage sur la commune du Portel permet à la chambre de commerce et d'industrie de Boulogne d'installer un hoverport et son pad (36), avec une aérogare, d'abord en structure légère provisoire (1968-1978), puis

En page de gauche, l'aérogare provisoire de Boulogne-Le Portel, où l'on peut voir au premier plan le TA 2009 (X 4750) de Paris et, à l'arrière-plan, l'hovercraft SRN 4 « Princess-Margaret » (juin 1978).

Ci-dessous, le TA 2009 de Paris-Nord (RGP X 2729) et un SRN 4 de Seaspeed au débarquement (1975).

Photos Y. Brioncard/Doc.

Embarquement à bord d'un SRN 4 BR. À droite, on peut voir en stationnement l'aéroglesseur « Ingénieur-Jean-Bertin » de la SNCF (Boulogne-Le Portel).



Y. Boncard

avec tous les bâtiments en dur pour l'exploitation et la maintenance nécessaires au trafic des aéroglesseurs, ce site étant le pendant de l'hoverport de Douvres, du côté anglais de la Manche (37).

La construction d'un quai et d'un point d'arrêt le long de l'hoverport boulonnais amène la création, à partir du service d'été 1970, de deux allers et retours journaliers par EAD X 4500 (en 1^{re} ou 2^{de} classe) Paris-Nord - Boulogne-Aéroglesseurs, partie d'une nouvelle relation Paris -

rail à l'hovercraft et le contrôle des passeports, 14 min sont prévues. La traversée dure 35 min. À Douvres, le débarquement, un nouveau contrôle de police et de douanes, puis le transfert par autobus spécial à la gare de Douvres Priory demandent 52 min. Enfin, une rame électrique EMU (38) (des deux classes) de la Southern Region BR mène les voyageurs aux gares londoniennes de Waterloo ou de Charing Cross en 1 heure 30. Au total, cette liaison s'effectue en 6 heures 05.

Aéroglesseurs progresse. À la fin de la décennie, on dénombre cinq allers-retours quotidiens en saison, mais quatre seulement en hiver. Habituellement, des couplages de deux EAD X 4500/4630 ou de RGP X 2721 sont affectés à ces trains.

De Brittours à Frantour

La CAT détient alors 51 % du capital de la Satat (Société anonyme de transports aériens et de tourisme), dont l'activité principale est le handling [voir note (16)] de l'aéroport du Touquet. La situation financière de cette filiale est bonne car elle réalise des bénéfices. La Satat intervient également dans le fonctionnement des hoverports de Boulogne-Le Portel et de Calais, où elle utilise des personnels relevant de statuts divers: cheminots, contractuels embauchés par la SNCF, collaborateurs de droit commun embauchés par la Satat, société privée. Cette disparité rend difficile la gestion de ces moyens humains.

Pour pallier ces difficultés, on crée la société ATA (Auxiliaire de transports aéro-maritimes), une SARL au capital minimal prévu par la loi

Le trafic des autorails entre Paris-Nord et Boulogne-Aéroglesseurs progresse.

Londres. Concurrente du service traditionnel fer-mer par les gares maritimes SNCF ou BR de Boulogne, Calais, Folkestone et Douvres, ainsi que de la *Flèche-d'Argent*, cette relation affiche un temps de parcours global de 6 à 7 heures, un peu moins que celui de la formule maritime avec trains dédiés ou classiques.

Le premier train du matin (TA 2009), Paris-Nord - Amiens - Boulogne-Le Portel (252 km), demande 2 heures 31. Pour le passage à pied de l'auto-

Un véritable engouement pour les aéroglesseurs marque alors le trafic sur le Manche. En 1974, cinq hovercrafts, deux de Seaspeed et trois d'Hoverlloyd, aménagés pour le transport de 250 passagers et de 30 voitures, sont en concurrence avec les 15 paquebots et car-ferries de Sealink, qui peuvent accueillir en moyenne 1 200 passagers et 200 voitures.

Bien entendu, le trafic des autorails entre Paris-Nord et Boulogne-



Y. Brioncard

(20 000 F), avec deux parts de 49 % – l'une à la CAT (qui se substitue à la SNCF), l'autre à la Satat. La direction est confiée à un fonctionnaire de l'Armement naval-SNCF. Le compte d'exploitation ATA doit être équilibré, car ses dépenses sont remboursées par Seaspeed, le pool franco-britannique d'exploitation des hovercrafts.

Par ailleurs, la Satat est titulaire d'une licence d'agent de voyages, organisant des excursions à la journée ou le week-end sur l'Angleterre au départ du Touquet, de Boulogne ou de Calais ainsi que des voyages post-congrès (39). Le nombre d'excursions réalisées reste limité en raison de l'étroitesse de la zone d'influence de la

Satat (Nord et Pas-de-Calais). Aussi apparaît le projet d'une association avec la CAT, dont l'organisation commerciale doit permettre de démarcher le reste de la France et surtout la région parisienne.

Sous la marque Brittours est proposé aux diverses agences de voyages un catalogue reprenant les différentes excursions assurées tant par *Silver-Arrow* que par les aéroglisseurs de Seaspeed ou les navires de Sealink. Les produits proposés sont principalement conçus par la Satat, mais aussi par d'autres sources. Ainsi doit figurer dans le catalogue un produit de Vacances 2000.

Brittours est gérée par la Satat, les résultats de l'association étant par-

tagés à raison de deux tiers pour la société touquettoise et un tiers pour la CAT. Le premier catalogue de l'association paraîtra en 1972. Cette démarche correspond à l'intérêt porté par la société ferroviaire nationale au domaine du tourisme. Comme pour les autres modes de transport (en particulier, la route), elle a chargé sa filiale Sceta d'organiser cette activité, d'autant que cette dernière dispose des exploitations témoins comme les « bureaux de tourisme » ou « France tourisme service » (FTS) en tant que grossiste qui établit des voyages forfaitaires populaires (transport, hôtellerie...) proposés aux agents de voyages de certains pays étrangers. Toujours par le biais de la Sceta, la SNCF prendra

Vue générale du port de Douvres Eastern Docks, avec ses cinq appointements de chargement de navires car-ferries. À l'arrière-plan, un hovercraft SRN Seaspeed atteint l'hoverport (1976).

Page de droite :
vue de l'hoverport
de Douvres Eastern
Docks et du
débarquement
d'un SRN 4 BR
(1976).

par ailleurs le contrôle de la chaîne hôtelière Frantour (40). Ce fut cette filiale qui absorba la CAT en 1981.

La fin de la Flèche-d'Argent

La progression de l'activité tourisme de Britttours est satisfaisante, avec un premier chiffre d'affaires annuel de 1 million de francs; celui-ci s'élèvera à 2,30 MF en 1973, année légèrement bénéficiaire. L'effectif de la CAT est passé de 16 salariés en 1970 à 30

en mars 1972. Mais l'entreprise se sépare de son directeur, M. Béchade, qui a mené au mieux sa réorganisation depuis 1969 avant d'être licencié.

Au 1^{er} janvier 1972, la CAT se voit confier la représentation générale pour la France des services Sealink de l'Armement naval-SNCF. Elle juge alors profitable d'ouvrir une agence régionale à Lille, couvrant le Nord, le Pas-de-Calais et la Somme. Elle assure également l'agence générale de la chaîne britannique des Strand Hotels et des restaurants J. Lyons, ainsi que la vente des

billets de British Island Airways, compagnie qui dessert notamment la ligne aérienne Paris - Jersey - Exeter.

Cependant le résultat d'exploitation de l'entreprise est tout juste positif, comme son bilan, qui permet un remboursement partiel de l'avance (sans intérêts) consentie par la SNCF et qui s'élève encore à 6,23 MF.

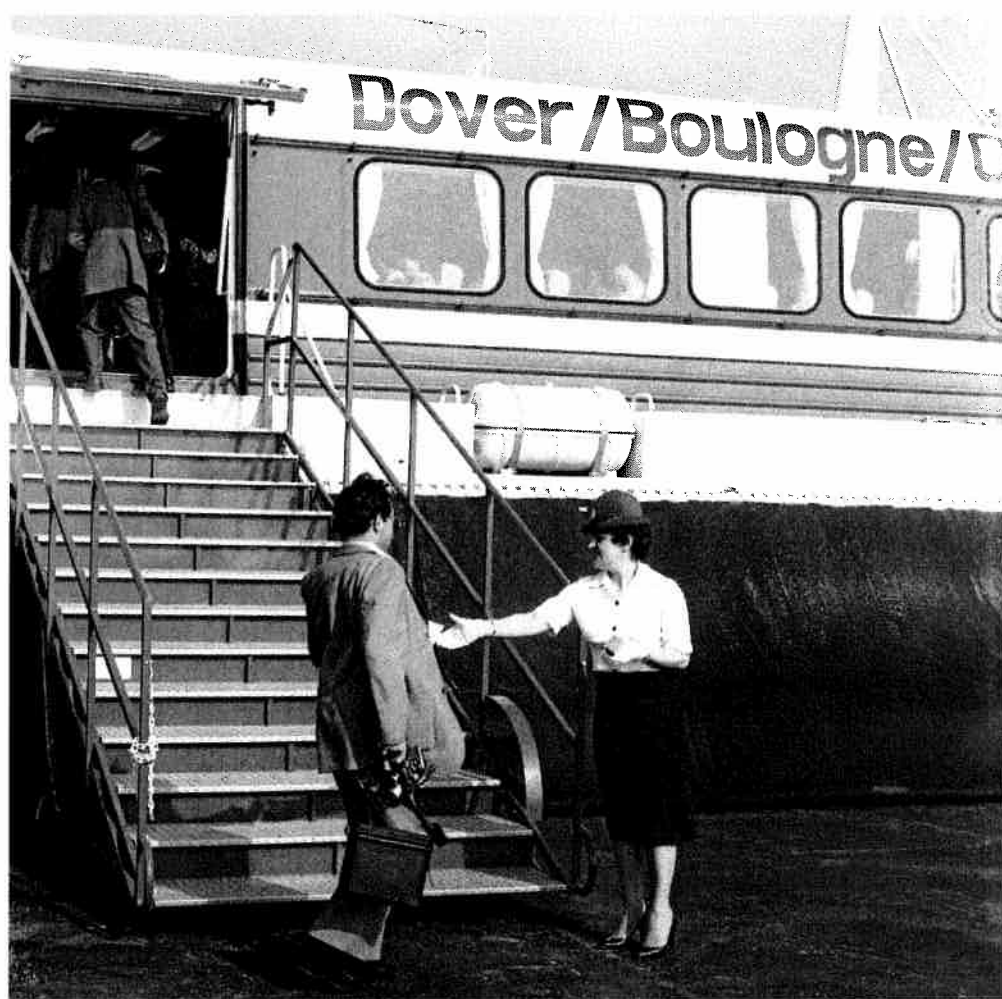
Le service *Flèche-d'Argent* maintient alors une activité correcte sur la ligne Le Touquet - Gatwick mais accuse une forte baisse sur Le Touquet - Southend (6560 voyageurs en 1974, au lieu de 16280 l'année précédente). La compagnie BAF, qui exploite cette relation, supprime la plupart de ses services (un seul service quotidien est maintenu) pour se consacrer aux transports de fret.

Une troisième branche est pourtant ouverte en 1978 entre Le Touquet et Southampton. Le service *Silver-Dart* (la « Fléchette-d'Argent »), qui est en correspondance avec les autorails de mi-journée de la SNCF, rejoint la côte du Hampshire en 50 min. Ce qui n'empêche pas le remplissage des trains desservant Le Touquet-Aéroport de diminuer au fil des mois.

De son côté, le service Seaspeed progresse, avec un développement annuel de l'ordre de 10 %. En 1974, les autorails du service Paris-Nord - Boulogne-Le Portel transporteront 147 000 voyageurs, contre 134 000 en 1973 (41).

Au cours de l'exercice 1975 de la CAT, le chiffre d'affaires (2,171 MF) permet de dégager un bénéfice de 42 952 F, compte tenu d'une nouvelle (mais modeste) contribution au remboursement des prêts et avances consentis par la SNCF, dont

Une hôtesse est affectée au contrôle à l'embarquement des passagers d'un SRN 4 BR (Boulogne-Le Portel).



Y. Brionard



Le portail d'accès en zone internationale de Douvres Eastern Docks réservé aux véhicules routiers embarquant sur les car-ferries ou les hovercrafts à destination du Continent (1976).



Plaques de destination pour autorails la « Flèche-d'Argent » et « Boulogne-Aéroglosses », au dépôt de La Plaine.



le solde négatif s'élève toujours à 6,366 MF. Celui des années 1978 et 1979 va approcher puis dépasser 15 MF, le solde des avances non remboursées s'établissant à 3,946 MF. La santé de l'entreprise semble alors meilleure.

Depuis le milieu des années 60, la SNCF se préoccupait de la modernisation du traitement manuel des réservations et de l'émission des billets; l'expérimentation de la réservation électronique débuta sur les trains de la région Nord en 1967. Elle s'étendit progressivement et fut opérationnelle sur l'ensemble du réseau à partir d'octobre 1974. Plus de 1 000 terminaux furent installés dans les gares et dans un certain nombre d'agences de voyages (quelques-uns le furent à l'étranger, dont neuf à Londres): ils étaient reliés au réseau général de téléinformatique de la SNCF, dont le centre de traitement se trouvait à Paris-Batignolles.

Au second semestre de 1977, la réservation électronique va s'étendre aux voitures-lits et aux TAC; par ailleurs, en liaison avec les réseaux de télétransmission des compagnies étrangères exploitantes, elle va prendre en charge le trafic international. Bien entendu le trafic franco-britannique est concerné.

British Caledonian avait équipé toutes ses agences de réservation de terminaux électroniques pour tous ses services (dont ceux de *Silver-Arrow*) dès 1972. La CAT avait bénéficié de cet équipement. Logiquement, le rôle de la CAT perd progressivement toute justification dans cette évolution des processus préparatoires au voyage. Ses missions peuvent être

Photos Y. Brécard

remplies désormais par le centre de gestion général, dont les capacités sont plus réactives et étendues. Au 1^{er} janvier 1978, les rémunérations versées à la CAT par l'Armement naval au titre des contrats Sealink et Seaspeed se trouvent sensiblement réduites. La CAT perd sa fonction d'agent de la Flèche-d'Argent un mois plus tard. Les Anglais, qui tiennent les rênes du service, affichent un manque de fair-play certain vis-à-vis de la SNCF. La région Nord maintient son programme de dessertes de l'aéroport, mais l'on revoit au Touquet des EAD X 4500, tandis que les RGP effectuent des parcours Paris - Boulogne-Aéroglossiers. Pour elle, le service des autorails spéciaux Flèche-d'Argent est devenu tellement déficitaire que la SNCF prend la décision de le supprimer définitivement le 27 septembre 1980 (42). Ce sera un événement marquant et préjudiciable pour l'aéroport du Touquet (43). Cependant les partenaires conviennent de l'intérêt commercial de maintenir au-delà de cette date la relation combinée fer-air Paris - Londres dans les deux sens durant quelque temps, mais en s'inspirant, en partie, de sa forme originale. En France, les voyageurs empruntent les trains du service intérieur (405 ou 2022 ou 2026) entre Paris-Nord et Étaples. Un autobus assure le transfert gratuit de la gare à l'aéroport du Touquet. Le vol Le Touquet - Londres-Gatwick est effectué par un appareil de la nouvelle compagnie Air UK (« Air Royaume-Uni »), issue de la fusion de BIA et d'Air Anglia. Le seul aller et retour quotidien entre les deux capitales en 5 heures et quelques minutes est exploité



Ci-contre, intérieur d'une voiture de 2^e classe de la ligne de Londres Victoria - Brighton desservant l'aéroport de Gatwick.

Ci-dessous, le hall d'accueil du terminal aérien de la gare Victoria à Londres (1976).

En bas, les aménagements permettent une correspondance air-fer aisée à l'aéroport de Gatwick entre le terminal sud et la station British Rail.



Photo N. Neumann/Dat

Hall des enregistrements du terminal sud international de l'aéroport de Gatwick (1976).



Des passagers dans la cabine d'un Dart Herald de la BIA. Cet avion turbopropulseur pouvait embarquer 56 passagers et atteindre les 435 km/h.



Photos N. Neumann/Doc

sous le régime de la 1^{re} classe avec un billet aller coûtant 240 F (le double pour l'aller-retour) : les avantages des tarifs réduits ne sont plus reconduits par les transporteurs (par ailleurs, l'inflation joue). Les réservations sont prises par les bureaux de tourisme et les guichets des grandes gares SNCF, par la représentation parisienne de British Rail et par les agences de voyages.

En janvier 1980, l'Armement naval-SNCF reprend l'intégralité des acti-

vités antérieurement exercées pour son compte par la CAT, si bien que celle-ci se retrouve à exploiter le seul secteur Brittours. Pour la CAT, les dividendes du chiffre d'affaires réalisé avec le Satat ne permettent plus de dégager un résultat positif substantiel et de couvrir les frais fixes auparavant répartis sur les différents secteurs d'activité de la société.

Un protocole d'accord conclu en février 1980 entre la SNCF et Frantour prévoit dès lors la cession

à cette dernière de la participation de la SNCF dans la CAT. Il faut se rappeler que, sur le plan des structures, il existait depuis 1977 au sein du groupe SNCF un ensemble spécialisé dans les activités de tourisme et des agences de voyages dont le centre était la Société d'investissement pour le tourisme Frantour, filiale de la Sceta.

Un arrêté ministériel du 31 décembre 1980 autorise la SNCF à « céder sa participation dans une compagnie aérienne » (nature sta-

Abrégé des compagnies aériennes britanniques citées

BEA	British European Airways	Compagnies nationales britanniques.
BOAC	British Overseas Airways Corporation	La fusion en 1974 donne British Airways (BA).
BUA	British United Airways	Issue de l'association Jersey Airlines et Scal.
Buaf	British United Air Ferries	Acquise par British and Commonwealth (B & C), compagnie d'armateurs maritimes. Filiale de BUA créée lors de la fusion de Scal et de Channel Air Bridge, en 1963. Devient BAF (British Air Ferries) en 1967.
BCal	British Caledonian	Ex-Caledonian Airways, compagnie écossaise d'armateurs et de banquiers. Acquiert BUA et Buaf (BAF) en 1970. Surnommée « Second Force », car c'est la deuxième compagnie aérienne britannique (privée) après la compagnie nationale BA.
B & C	British and Commonwealth	Compagnie financière qui contrôle BUA et Buaf. Se diversifie dans le leasing d'avions à réaction (BAC 111), en particulier à BCal.
BIA	British Island Airways	Nouvelle dénomination de BUIA (British United Island Airways) en 1970. N'a pas fait partie dans un premier temps de la cession de Buaf à BCal. Assure le service <i>Silver-City/Flèche-d'Argent</i> pour le compte de BCal entre 1975 et 1979.
CAB	Channel Air Bridge	Issue de Air Charter (1947). Créée en 1955 par Freddie Laker. Service de ferry sur la Manche pour automobiles et passagers. Fusionne avec la Silver City Airways en 1962.
Scal	Silver City Airways Ltd	Compagnie d'origine australienne passée au groupe maritime P & O en 1947. Participe au pont aérien de Berlin en 1948. Premier acteur du ferry aérien transmanche. Fusionne avec Channel Air Bridge en 1962.
UK	Air UK	Compagnie régionale privée née en 1980 de la fusion de BIA (de Buaf) et d'Air Anglia. Exploite en services réguliers ou charters des lignes aériennes intérieures et vers quelques destinations européennes (Norvège, Pays-Bas, Belgique, RFA et France).
	Skyways Coach Air Ltd	Filiale de British Skyways Ltd, créée en 1955. Premier service low cost mixte air-route Londres - Lympe - Beauvais - Paris.

La flotte de la CAT (à partir de 1958)

Type d'aéronef	Enregistrement	Nom de baptême	Observations
Bristol 170	F-BHVB		Accident Le Touquet 4 novembre 1958
Wayfarer Mk 21			
Bristol 170 Superfreighter Mk 32	F-BKBG	Onze-Novembre	
Bristol 170 Superfreighter Mk 32	F-BLHH	Dix-Huit-Juin	Accident Le Touquet 11 juin 1969
Bristol 170 Superfreighter Mk 32	F-BKBD	Quatorze-Juillet	
Carvair ATL 98	F-BMHU	Commandant-Henri-de-Montal	Crash Karachi (Pakistan) 8 mars 1967
Carvair ATL 98	F-BMHV	Commandant-Max-Guedj	
Carvair ATL 98	F-BRFT	Commandant-Charles *	
Carvair ATL 98	F-BOSU	Président-Gamel**	

* À la mémoire du commandant Charles, nom de guerre de Louis Ottensooser, P-DG de la CAT.

** À la mémoire de Pierre Gamel, député du Gard, décédé en cours de mandat en 1966. Pharmacien, il fut président de la CCI de Nîmes et un actif promoteur de l'aérodrome civil et militaire de Nîmes-Garons, inauguré en 1962.



N. Neumann/Doc.

Embarquement de passagers à bord d'un HP Dart Herald de la BIA. L'escalier d'accès à l'avion est fourni par la Satat (filiale de la CAT), en charge de la logistique au sol des compagnies aériennes fréquentant la base aéroportuaire (Le Touquet).

tutaire de la CAT). Et le Journal officiel du 10 janvier 1981 rapporte la cession à la société Frantour de la participation de la SNCF au capital social de la Compagnie Air Transport.

Le rapport aux actionnaires à l'assemblée générale de la SNCF de l'année 1981 mentionne (p. 81) :

« ... d'autre part à l'occasion de la restructuration de la branche "tourisme", elle [la SNCF] a cédé POUR UN FRANC SYMBOLIQUE à la Société d'investissement pour le tourisme Frantour, sa participation dans le capital de la Compagnie Air Transport, soit 29 770 actions de 30 F représentant un montant investi de 14,9 millions de francs. » Et page 82 : « Frantour Voyages qui a repris depuis le 1^{er} avril 1981 les marques Vacances 2000, Plein Soleil et Brittours, assure désormais les activités de tour-opérateur du Groupe.

Cette restructuration permet de réaliser d'importantes économies de fonctionnement. »

La page de l'histoire mouvementée de la compagnie aérienne CAT, filiale de la SNCF, était écrite et achevée.

Sources

– Fonds 203 LM des archives historiques de la SNCF – Direction financière – Division des filiales et des services annexes.

– Rapports à l'assemblée générale des actionnaires de la SNCF – années 1967 à 1981.

– Articles de Michel François dans La Vie du Rail, déjà cités (voir note 21).

– Noël Neumann, « Paris - Londres en quatre heures », La Vie du Rail, n° 1537, avril 1976.

– Divers articles sur le site de Wikipédia.

– Philippe-Michel Thibault, Air Inter. La révolution intérieure, Le Cherche Midi éditeur, 2005.

Remerciements

– La direction et les collaborateurs du Centre des archives historiques de la SNCF, Le Mans.

– Michel Cartier, historien des anciens des FAFL.

– Paul-Henri Bellot, Philippe Fuentuen, Alain Gernigon, Michel Lavertu, Didier Leroy, Élie Mandrillon, Alain Naszalyi, Jean Thouvenin.

Yves BRONCARD

Articles dans La Vie du Rail Auteur: Michel François

N° LVDR	Date	Titre de l'article
556	juillet 1956	Le combiné rail-air-route Paris - Londres
591	7 avril 1957	Le premier autorail français en acier inoxydable
608	11 août 1957	L'autorail Budd au service de la liaison rail-air Paris - Londres
763	18 septembre 1960	Entre Paris et Le Touquet avec les hôtesses du service « Flèche-d'Argent »
807	23 juillet 1961	Le rail et les services aériens « trans-Manche »
925	15 décembre 1963	Paris - Londres en 4 heures ¼
959	30 août 1964	TAC Paris - Saint-Raphaël Services aériens Nice - Corse de la CAT
1012	12 septembre 1965	Le nouveau service rail-air « Flèche-Corse »
1342	13 juin 1972	« Flèche-d'Argent » 1972 : un nouveau départ

En page de droite, une affiche de signallement de réservation pour les « Silver-Arrow » dans une voiture BR de la ligne de Londres-Victoria - Brighton, ligne qui dessert l'aéroport de Gatwick.

(1) L'exploitation maritime avait été confiée à la Saga (Société anonyme de gérance et d'armement). Voir Bruno Carrière, « La Saga, partenaire maritime du Nord puis de la SNCF de 1920 à 1974 », *Historail*, n° 10, juillet 2009.

(2) La British Transport Commission a été créée au titre du Transport Act de 1947 appuyant les nationalisations opérées par le gouvernement travailliste de Clement Attlee. Elle supervise les quatre nouveaux réseaux régionaux de British Railways, le London Transport, les canaux, les docks, le transport des marchandises par route autres que locaux... et l'agence de voyages Thomas Cook & Son. Elle assure la direction effective des affaires de transport maritime des anciens réseaux ferroviaires, en particulier celles des navires opérant dorénavant sous pavillon des BR et qui desservent la France et l'Irlande. Mais le transport aérien est exclu des prérogatives de la BTC. Sujette à des bouleversements d'organisation entraînés par les changements de majorité politique, la BTC se présentait néanmoins comme l'une des plus grandes organisations industrielles mondiales, avec 680 000 salariés. De 1953 à 1961, elle fut présidée par Sir Brian Robertson.

(3) Ferry : terme anglais que l'on peut traduire par « endroit de passage », « endroit de transbordement » (sans connotation ferroviaire). Un air ferry est un service de ferry transportant voitures et passagers par avion.

(4) Les gouvernements du Royaume-Uni sont alors menés par les conservateurs.

(5) Jacques Soufflet (1912-1990), compagnon de la Libération, fit une carrière d'homme politique. Il fut sénateur puis ministre de la Défense dans le gouvernement de Jacques Chirac (1974-1975).

(6) Elle fut, en 1953 l'une des fondatrices de la Compagnie générale des transports aériens Air Algérie, dont le capital était contrôlé par la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie de navigation mixte.

(7) Construit par la Bristol Aeroplane Company (BAC), l'avion bimoteur Bristol 170 fut conçu pour deux usages : le transport sur de courtes distances de passagers (wayfarer) et, surtout, l'acheminement de fret (freighter, « avion de fret »). Le nez de l'appareil était composé de deux portes pivotantes pour l'accès à une vaste soute surmontée par le poste de pilotage. S'il fut produit en 214 exemplaires de versions diverses, avec une charge utile maximale de 24 000 lb (11,78 t), deux types de cet aéronef ont retenu l'intérêt des exploitants des ferries sur la Manche :

- le Bristol 170 Freighter Mk 21, qui pouvait transporter deux voire trois automobiles chargées par les portes avant et une quinzaine de passagers assis ;
- la version Superfreighter Mk 32, qui avait un fuselage plus long de 1,52 m et transportait trois automobiles et 32 passagers. Avec un aménagement Wayfarer conçu exclusivement pour des voyageurs assis, un maximum de 60 passagers pouvaient être embarqués.

14 avions de ce type furent livrés à la Silver City Airways et six à Channel Air Bridge. Le Bristol 170 volait habituellement avec un équipage de deux ou trois navigants (pilote, copilote et chef de bord).

(8) Voir Yves Broncard, Yves Machefert-Tassin, Alain Rambaud, *Autorails de France*, t. III, chapitre « De Dietrich », p. 86 et 87.

(9) Ils seront sous la catégorie « Rapide » dans les éditions suivantes du Chaix.

(10) En 1957, un billet de 2^{de} classe Paris-Saint-Lazare - Londres-Victoria par Dieppe coûte 9 600 francs, soit, au taux du change de 983,40 F = 1 £, environ 9 £ 15 s 3 d.

Par Boulogne, Calais ou Dunkerque, un billet Paris gare du Nord - Londres-Victoria coûte 10 440 F en 2^{de} classe et 14 500 F en 1^{re} classe.

(11) Les Chemins de fer britanniques laissent provisoirement la SNCF

participer seule à l'exploitation de ce service en attendant que soit aménagé le site aéroportuaire de Gatwick, au sud de Londres, celui-ci doit permettre une liaison par trains électriques avec la gare Victoria. Cependant, leur position sera modifiée en 1960 avec le transfert à Manston de la tête de pont anglaise.

(12) Il faudra attendre près de 30 ans, le 20 janvier 1986, pour que le projet d'un double tunnel ferroviaire soit définitivement retenu pour la liaison transmanche par les gouvernements britannique et français de Margaret Thatcher et de François Mitterrand.

(13) Banque d'Indochine, Banque de Paris et des Pays-Bas, Lazard Frères.

(14) En 1960, le meilleur temps de parcours (7 heures 20) entre Paris et Londres-Victoria par le service classique train + bateau + train via Calais est relevé sur le train 19, la Flèche-d'Or (de 1^{re} classe seulement). Les voyageurs des voitures Pullman de ce train acheminés depuis Douvres par le célèbre Golden Arrow bénéficient, eux, d'un temps réduit à 7 heures 05.

En sens inverse, le service Golden Arrow/Flèche-d'Or effectue la liaison en 7 heures 10.

La clientèle voyageant en 2^{de} classe pouvait emprunter le rapide 9 (Paris-Nord 7 h 54) ou le 69 (Paris-Nord 12 h 12), qui demandaient respectivement 8 heures 11 et 7 heures 53.

(15) Les nouveaux éléments automoteurs électriques à quatre caisses EMU classe 4 BEP de la Southern Region comportent une voiture avec compartiment buffet à 21 places.

Ils viennent d'être mis en service dans le cadre de l'électrification 650 V par troisième rail des lignes de la côte du Kent (la première phase a concerné la section Ramsgate - Douvres).

(16) Le handling concernait les opérations de fonctionnement de l'aéroport avec la mise à disposition de moyens en matériel ou en personnel



Reserved
**Paris
TRAVEL
SERVICE**

(accueil des passagers, manutention, sécurité...). Le concessionnaire (au Touquet, la Satat) assurait la logistique au sol des compagnies aériennes fréquentant la base aéroportuaire.

(17) Le Transport Act de 1962 du gouvernement conservateur d'Harold MacMillan ayant mis fin aux attributions et missions de la British Transport Commission, les services maritimes transmanche sous pavillon des Chemins de fer britanniques furent alors dirigés par le British Railway Board à partir du 1^{er} janvier 1963. Le nouveau patron des BR, Richard Beeching, annonça trois mois plus tard son premier plan de modernisation des chemins de fer, qui supprimait 8 000 km de lignes, fermait 7 000 gares ou haltes et réduisait les effectifs de 70 000 cheminots sur trois ans. Ces mesures, très controversées, devaient entraîner une économie de 18 millions de livres par an.

(18) Dérivé de l'appareil militaire HP Hastings, le quadrimoteur HP Hermes IV, avec sept membres d'équipage et 80 passagers, pouvait voler à la vitesse maximale de 565 km/h. Il fut construit en 29 exemplaires à partir de 1945.

(19) Hurn, dans le Dorset, est une base aérienne militaire créée en 1941 pour la RAF et l'US Army Air Force. Elle est utilisée depuis 1946 par BOAC (British Overseas Airways Corporation) puis par d'autres compagnies civiles. Elle devient Bournemouth Airport. Le ferry Hurn - Cherbourg sera exploité durant plusieurs saisons estivales (avant et après 1960) par la Silver City. De 1950 à 1970, la société Vickers produisit ses célèbres avions de ligne Viscount dans son usine en bordure de cet aérodrome. Avec la réorganisation de l'industrie aéronautique britannique, le site devint celui de la British Aircraft Corporation, qui produisit à partir de 1965 le turboréacteur BAC 1-11, successeur du turbopropulseur Viscount.

(20) La Saga exploitait la flotte de la Compagnie des Chemins de fer du Nord

jusqu'à la reprise du trafic par la SNCF en 1951. Elle était contrôlée par la banque Rothschild (comme la Compagnie des Chemins de fer du Nord), et elle eut comme administrateur, de 1954 à 1962, Georges Pompidou.

(21) Parmi ceux-ci, Michel François, attaché à la direction commerciale, au siège de la SNCF. Il relata l'historique de la Flèche-d'Argent et des services combinés air-fer français dans La Vie du Rail de 1956 à 1972 (voir les numéros 556, 591, 608, 763, 807, 925, 959, 1012 et 1342).

(22) Ce qui n'est pas évident en juillet 1962, alors que les travaux de construction ne sont pas encore officiellement engagés. La déclaration d'utilité publique ne sera publiée que le 18 août.

(23) « Silver Arrow, rail-air to Paris, city centre to city centre in 4¼ hours from £10.6.0 return », mentionnait le dépliant publicitaire en anglais.

(24) Pour la seule ligne Lydd - Le Touquet, 141 978 passagers, 48 834 voitures accompagnées, 10 478 (sur 10 571) voitures exportées, 915 motos ou cycles et 8,4 t de fret au cours de 23 776 vols. La moyenne de chargement par rotation ressortait à 11,9 passagers, 4,95 voitures (surtout grâce aux Carvair de BUAF, qui pouvaient emporter cinq voitures) et 710 kg de fret.

(25) L'avion Carvair était un produit de la société Aviation Traders Ltd (ATL), de Freddie Laker, provenant de la conversion de quadrimoteurs américains Douglas DC4 (ou C54 dans leur classification USAAF). Le nez du fuselage comportait une seule porte d'accès à la soute pour les automobiles. Celles-ci étaient chargées par un chariot élévateur. Avec un équipage de deux navigateurs, il pouvait emporter cinq automobiles et 25 passagers (ou 55 passagers). 21 ATL 98 Carvair seulement furent livrés à des compagnies aériennes; huit furent détruits par accident.

(26) Le lien maritime entre le Continent et la Corse était régi par une convention entre l'État et la Compagnie générale transatlantique. Il était assuré par plusieurs paquebots et quatre car-ferries (dont trois mis en service en 1965-1966), à partir de Marseille, Toulon et Nice vers Ajaccio, Bastia, Calvi et Propriano.

Les meilleurs temps de traversée variaient selon le port d'embarquement : de Nice, 6 heures 30 pour Bastia et 7 heures pour Ajaccio; de Toulon, 10 heures pour Bastia et 8 heures 30 pour Ajaccio; de Marseille, 11 heures 30 pour Bastia et 9 heures 45 pour Ajaccio.

(27) Outre 1 000 heures de vol sur les années 1968-1969 proposées par Air France, la CAT espérait un contrat du groupement Snecma/Rolls Royce pour le transport d'éléments de l'avion Concorde entre Bristol et Toulouse.

(28) Philippe de Bonnessueille de Lespinois (né en 1911), administrateur délégué dans les fonctions de président de la CAT, ingénieur général à la direction de la Comptabilité générale et des Finances de la SNCF, PDG de la Satat, filiale de la CAT, administrateur de sociétés, censeur de la compagnie Air Inter.

(29) Leur sort fut réglé en 1972.

(30) La SNCF avait accordé son accréditation à plus de 900 agences de voyages en France et à l'étranger, qui vendaient près d'un quart des billets « grandes lignes ».

(31) La rémunération des agences de voyages est généralement convenue en fonction du chiffre d'affaires réalisé. En moyenne, elle tourne autour de 8 %.

(32) Transférés à la fin de 1973 de Longueau au centre de Paris-La Plaine, qui reçut une quatrième RGP pour les exercices 1975 à 1977. Au-delà et jusqu'à la fin de 1980, l'effectif du dépôt se maintiendra à quatre unités. Ces autorails (motrice + remorque) avaient reçu une livrée jaune orangé et gris métallisé (comme les nouveaux turbotrans ETG), et leur aménagement intérieur rénové proposait 54 + 66



M. François/Doc.

Arrivée d'un EAD au terminus ferroviaire de l'aéroport du Touquet (1963).

places de 2^{de} classe et, dans la remorque, un compartiment de six places de 1^{re} classe et un minibar.

(33) La SNCF avait pris une participation d'influence dans deux filiales de la Société Bertin, la Société de l'Aérotrain et la Société d'étude et de développement des aéroglisseurs marins (Sedam). Cette dernière, basée à Marignane, étudia et réalisa des aéroglisseurs de capacité croissante. Son projet de Naviplane N 500 de 260 t fut concrétisé, en 1975, par deux commandes, l'une émanant du département de la Gironde, l'autre de la SNCF.

(34) Les deux aéroglisseurs britanniques SRN 4 (SR pour Saunders-Roe, constructeur aéronautique et cofondateur de la British Hovercraft Corporation) pouvaient transporter 254 passagers et 30 voitures. En 1976-1977, ils furent allongés, ce qui porta leur capacité à 418 passagers et à 54 voitures.

(35) En 1970, la compagnie Hoverlloyd, concurrente de Seaspeed, effectuera 3 600 traversées, transportant environ 475 000 passagers et 59 000 voitures sur la ligne Calais - Pegwell Bay (Ramsgate).

(36) Emplacement (avec plan incliné) servant à l'« atterrissage », au « décollage » et au stationnement des aéroglisseurs.

(37) Les services de police et de douane français et britanniques étaient représentés dans les deux hoverports.

(38) EMU : electric multiple units, rames électriques 650 V cc par troisième rail, à deux, quatre ou six voitures.

(39) Léonce Deprez, maire du Touquet-Paris-Plage depuis 1969, s'appuyant sur les équipements d'accueil de sa commune, avait fait classer celle-ci comme ville de congrès.

(40) À la fin des années 80, la SNCF comptait quelque 350 filiales, dont près de 300 au sein du groupe Sceta. En 1975, elle était majoritaire dans six d'entre elles et détenait des participations financières variables inférieures à 50 % dans les autres. Parmi elles, la compagnie aérienne Air Inter déjà citée et la SNCM (Société nationale maritime Corse Méditerranée), nouvelle compagnie issue en 1976 d'une restructuration de la CGTM, avec une prise de participation de 25 % au capital par la SNCF.

(41) Dans un article du numéro 1934 de La Vie du Rail (mars 1984), Bernard Collardey relevait un trafic de 756 000 passagers-aéroglisseurs à Boulogne dont 353 000 étaient des passagers-rail. Les turbotrans RTG avaient remplacé les RGP et les EAD X 4500/4600. En cas de tempête, les RTG allaient à Calais-Maritime, et les voyageurs empruntaient les bateaux du pool Sealink. Cette même année, 3 166 000 passagers à Boulogne et 6 434 000 à Calais traversèrent la Manche en utilisant les navires

des armements Sealink et Townsend Thoresen.

(42) Durant le service d'été 1980, la Flèche-d'Argent fonctionna chaque jour à raison de trois allers et retours (matin, mi-journée et fin d'après-midi), numérotés 400. Alors que le temps de parcours entre Paris-Nord et l'aéroport du Touquet était réduit à 1 heure 59 (en incluant l'arrêt à Amiens), le temps global de la liaison entre les deux capitales était remonté à 4 heures 15.

Le samedi 27 septembre, les autorails 407 et 406 de milieu de journée furent les derniers à circuler sur l'embranchement de l'aéroport du Touquet. Ils donnèrent une correspondance de ou pour Gatwick, Southend et Southampton. À noter qu'un mois plus tard, le 31 octobre 1980, cessait définitivement la relation directe Paris - Londres du Night-Ferry assurée en voitures-lits, sans transbordement. Là, on invoqua également le déficit d'exploitation et l'augmentation du nombre de wagons (+ 50 % sur un an) mobilisant toutes les capacités existantes des trains-ferries affectés aux traversées de la Manche entre Dunkerque et Douvres et vice versa.

(43) Et le début d'une lente régression, accentuée par la mutation des modes de passage et des liaisons France - Angleterre précédant l'ouverture du tunnel sous la mer.