



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

La Poste

Question écrite n° 45141

Texte de la question

M. Bernard Accoyer attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat à l'industrie sur la décision de mettre un terme à la collaboration entre Air France et La Poste. L'Aéropostale a bénéficié d'un financement public et s'est toujours révélé être un outil performant. L'alliance qui paraît être envisagée entre La Poste et une compagnie américaine est susceptible de porter préjudice à la qualité de l'acheminement du fret aérien français, reconnu comme étant parmi les plus efficaces. Il lui demande si une étude approfondie de ce dossier a été menée et les raisons qui auraient motivé une telle décision.

Texte de la réponse

La Société d'exploitation aéropostale (SEA) a été créée en 1991 pour optimiser les coûts d'acheminement aérien du courrier de nuit, grâce au développement complémentaire d'une activité diurne de transport de passagers pour le compte d'Air France. Cette synergie reposait sur le concept de quick change, qui autorise l'utilisation continue des avions pour des vols « passagers » le jour, et pour le transport du courrier, la nuit. Toutefois, les conditions de ce partenariat ont, depuis, fortement évolué. Ainsi, Air France a souhaité, en juin dernier, mettre progressivement fin à l'activité « passagers » confiée à l'Aéropostale. En effet, l'utilisation conjointe d'une même flotte devenait de plus en plus difficilement conciliable avec sa nouvelle politique commerciale (aménagements de cabine, marquage des avions), technique (entretien d'une flotte homogène) et opérationnelle (les contraintes du courrier limitant l'utilisation des appareils sur les premières et dernières rotations). Parallèlement, les contraintes d'exploitation du groupe La Poste l'avaient contraint à mettre en service des avions entièrement dédiés à l'activité « cargo » : trois Airbus 300 et quatre ATR 72. Dans ce contexte, le groupe Air France et le groupe La Poste ont décidé de transformer le schéma industriel commun en deux structures pérennes, afin de garantir l'avenir des personnels et de maintenir la marque « Aéropostale ». L'Aéropostale devient donc une filiale à 100 % d'Air France, qui reprend l'ensemble du personnel naviguant ainsi qu'une flotte composée de trois Airbus 300 et de cinq Boeing 737. L'Aéropostale conduira une activité « passagers » pour le compte d'Air France, d'une part, et une activité « cargo », d'autre part, notamment destinée à la sous-traitance d'une partie de l'activité « courrier » de la Poste. La Poste crée, par ailleurs, sa propre compagnie, à partir de la Société financière aéropostale, et exploitera treize Boeing et quatre ATR dès l'obtention des agréments nécessaires. Cette nouvelle compagnie aura en charge l'ensemble de l'activité aérienne postale, complétée en tant que de besoin par l'Aéropostale comme évoqué précédemment. Dans le cadre de sa nouvelle activité, elle reprend l'ensemble de l'activité au sol et tout le personnel « sol » concerné (préparation des vols, opérations, chargement, services administratifs associés). Les deux entreprises ont bien entendu prévu de développer leur coopération, dans le domaine technique comme dans celui de l'affrètement et du co-chargement, afin d'optimiser l'utilisation de leurs moyens aériens. Le transport aérien nocturne du courrier est un élément essentiel de la qualité du service public. La maîtrise par La Poste de sa compagnie permettra d'améliorer la qualité du service offert à ses clients.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Accoyer](#)

Circonscription : Haute-Savoie (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 45141

Rubrique : Postes

Ministère interrogé : industrie

Ministère attributaire : industrie

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 17 avril 2000, page 2404

Réponse publiée le : 5 juin 2000, page 3447