



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## La Poste

Question écrite n° 45700

### Texte de la question

M. Dominique Baudis appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat à l'industrie sur les conséquences de la décision de La Poste de mettre fin à sa collaboration avec la compagnie Air-France, au profit d'un groupe américain. Par cette décision, le fret postal aérien se trouve mis en péril alors que l'Aéropostale dont le financement a été assuré par des fonds publics, donnait satisfaction. Ses résultats performants étaient d'ailleurs admirés par les concurrents étrangers. Il lui demande donc quelles sont les raisons économiques qui ont motivé La Poste dans cette décision, ainsi que sa position à ce sujet.

### 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. Dominique Baudis](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 45700

**Rubrique :** Postes

**Ministère interrogé :** industrie

**Ministère attributaire :** industrie

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 1er mai 2000, page 2696

**Réponse publiée le :** 5 juin 2000, page 3447