

tournant le règlement sur les vols nolisés. Les nouvelles règles permettront de répondre légalement aux besoins des consommateurs.»

Bien qu'ils éliminent les groupes dits «d'affinité», les nouveaux règlements prévoient, comme par le passé, les vols de groupe organisés à des fins ou occasions spéciales. L'affréteur légitime d'un voyage nolisé aura toujours la possibilité de réaliser les projets de voyage de son club.

### Clientèle neuve

Quant aux transporteurs réguliers, ils ont toujours refusé d'assurer les services de vols nolisés, soutenant que les dispositions de la «règle d'affinité» leur étaient nécessaires pour éviter un détournement de leur clientèle normale. La vogue des vols nolisés a incité l'Association internationale du transport aérien à faire plus d'une mise en garde contre le détournement de cette clientèle et ses conséquences dangereuses pour les services réguliers.

Toutefois, les exploitants de vols forfaitaires ont toujours rétorqué que leur activité avait créé, grâce aux tarifs réduits, une nouvelle clientèle qui ne se serait jamais constituée sous le régime coûteux des compagnies membres de l'AITA. Et les statistiques sur la croissance du transport aérien semblent leur donner raison. Si le trafic résultant de vols nolisés s'est accru prodigieusement, il n'en reste pas moins que celui des transporteurs réguliers a augmenté aussi, bien qu'à un taux de croissance moins élevé. L'exploitation des vols nolisés a également obligé les compagnies aériennes à établir certains tarifs populaires dans le but de soutenir la concurrence de leurs rivaux. En outre, pour s'approprier une part du marché, plusieurs transporteurs réguliers ont créé des filiales pour l'exploitation de vols nolisés en dehors du cadre de l'AITA. Les transporteurs libres ont également servi d'instruments de réglementation grâce auxquels les gouvernements ont souvent réussi à contrôler les opérations de l'AITA.

On admet volontiers que les dépenses des exploitants forfaitaires sont moins élevées que celles des transporteurs réguliers, car ils n'ont pas à assumer les frais généraux considérables qu'entraînent les services réguliers et ne volent pas à moins que leur aéronef soit rempli. Les avions du transporteur régulier doivent décoller, qu'ils soient remplis ou presque vides.

### Redoublement d'efforts

Toutefois, les transporteurs réguliers n'ont pas l'intention d'abandonner le marché des vols nolisés à leurs rivaux. Ils prépa-

rent une campagne de pénétration de ce marché en affectant aux vols nolisés un nombre toujours plus grand d'appareils, ce qui assure le maintien de tarifs avantageux.

Certaines compagnies aériennes aimeraient introduire un nouveau régime, tenant en partie du nolisement, et qui leur permettrait de réserver sur les vols réguliers, à l'intention des affréteurs, un certain nombre de places à meilleur marché. Pour certains pays, toutefois, cette mesure serait contraire à l'intérêt des lignes nationales; c'est surtout le cas de ceux qui manquent de clientèle pour les vols nolisés. L'adoption d'un régime de vols partiellement nolisés dépendra évidemment de l'approbation unanime des membres de l'AITA. Les opinions sont partagées aussi sur le nombre de ces places à réserver.

Quel que soit le sort réservé à cette proposition, les transporteurs réguliers considèrent le nouveau règlement comme une occasion de pénétrer le marché et sont résolus à concurrencer les exploitants forfaitaires sur leur propre terrain.

Il est maintenant possible d'adapter la capacité du transport aérien à la demande et, au cours des dernières années, celle-ci a porté sur les voyages nolisés économiques, tandis que la vente de billets pour les services réguliers s'établissait bien en deçà de la capacité disponible.

Le Conseil de l'aviation civile américaine a reconnu, en annonçant le nouveau règlement, que les services de ligne perdraient une certaine partie de leur clientèle au transport nolisé, mais il a laissé entendre que les compagnies aériennes pourraient surmonter cette difficulté en réservant des places ou des appareils aux voyages de groupe, tout en maintenant un niveau adéquat de services réguliers.

Le Conseil, a-t-on déclaré, estime que le nouveau règlement pourrait obliger les transporteurs de ligne à réduire le nombre de vols réguliers vers certains marchés et à affecter un certain nombre d'appareils au transport nolisé. Le Conseil a affirmé, cependant, à l'instar des organismes d'autres gouvernements adhérant au nouveau régime, qu'il ne s'objecte pas à ce que les transporteurs de ligne modifient le rapport établi entre les services réguliers et le nolisement pourvu que l'ensemble des services réponde, dans les deux cas, aux exigences du public.

Voilà qui ouvre la voie à une conception entièrement neuve de la commercialisation du transport, tant pour les compagnies de ligne que pour les transporteurs irréguliers, et qui laisse entrevoir des perspectives inédites dans l'exploitation des services aériens.