

Au début du XXe siècle se produit une nouvelle révolution des transports : l'aviation. D'abord réservé à quelques privilégiés, le transport aérien se démocratise peu à peu à partir des années 1960. À la fin du siècle, il devient un mode de déplacement commun.

■ Inventée en 1903, l'aviation est longtemps l'affaire de quelques pionniers qui explorent et ouvrent les premières lignes aériennes : Blériot traverse la Manche en 1909, Lindbergh l'Atlantique Nord en 1927, Mermoz l'Atlantique Sud en 1930. **Les compagnies fondées à cette époque le sont par les États et s'apparentent à des services publics.** C'est le cas, par exemple de la SABENA, la compagnie nationale belge, dont le personnel navigant et non navigant jouit d'un grand prestige et d'un statut social envié. Ces compagnies, peu rentables économiquement, sont financées par les États.

■ Cette situation dure jusqu'aux années 1960. À cette époque, **les appareils bénéficient de progrès techniques** qui raccourcissent les temps de vol, suppriment les escales, améliorent le confort et la sécurité. La mise en service des avions à réaction et des avions gros porteurs donne au transport aérien, personnes et marchandises, un rôle décisif dans la mondialisation de l'économie.

■ Vers 1980, l'avion cesse d'être réservé à une clientèle fortunée. Il se démocratise. C'est l'époque où **le transport aérien est déréglementé et privatisé.** Désormais, le but principal des compagnies est de réaliser un maximum de profits. Il s'agit de faire voler les avions le plus possible. Les lignes se multiplient, des aéroports régionaux s'ouvrent un peu partout. Le trafic aérien s'accroît jusqu'à la saturation, tout cela sans grand souci de ses effets nocifs sur l'environnement.

Vie et mort de la « SABENA » (1923-2001)

La SABENA, Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, est créée en 1923 pour assurer des liaisons aériennes entre Bruxelles et plusieurs capitales européennes, puis entre la Belgique et le Congo. La compagnie prend de l'importance dans les années 1960 avec l'introduction des avions à réaction et la multiplication des lignes européennes et intercontinentales. Elle jouit alors d'un grand prestige. À partir des années 1980, la libéralisation et la déréglementation du transport aérien placent la SABENA dans une situation économique précaire. Abandonnée par les pouvoirs publics, elle est déclarée en faillite en 2001 et disparaît.

▼ Jacques Ochs, Transports aériens belges. Lithographie. 1924. Dimensions : 70 x 100 cm. Mundaneum, Mons.

Un gros biplan de la SABENA attend ses passagers. Une jeune femme, accompagnée de deux enfants, se prépare à embarquer. Elle fixe son bonnet d'aviateur. Dans les années 1920, l'avion est accessible aux civils moyennant un minimum d'équipement. C'est néanmoins un transport sûr et confortable semble suggérer l'affiche : même les enfants peuvent l'emprunter...



L'art de l'affiche en Belgique. 1900-1980, Bruxelles, C.G.E.R., 1980, p. 75.

Longtemps réservé à une élite, le transport aérien est aujourd'hui à la portée de tous, notamment en raison de l'existence de compagnies à bas prix. Mais celles-ci visent moins à offrir un service qu'à gagner de l'argent.

« Janvier 2008. L'aéroport de Charleroi inaugure sa nouvelle aérogare. Les responsables politiques wallons assistent à la cérémonie. Avec 2,5 millions de passagers par an, Charleroi connaît ces dernières années une croissance impressionnante.

Principal bénéficiaire des nouvelles installations financées à 85 % par l'argent public ? Ryanair. L'entreprise irlandaise fait régulièrement l'objet de critiques. Motif : les aides publiques que son directeur réclame aux autorités locales qui souhaitent attirer des lignes aériennes vers leurs aéroports.

Pour les villes et les régions qui aident financièrement les responsables des compagnies aériennes à bas prix dans l'espoir de développer leur économie, le constat est amer : la plupart des investissements ne sont pas très rentables et sont parfois même déficitaires.

Comme l'explique le directeur du développement de l'aéroport de Charleroi, « l'objectif ultime des compagnies aériennes à bas prix pourrait être de payer les passagers pour organiser des vols ». Dans le budget de ces entreprises, le prix des billets ne représente en effet qu'un revenu complémentaire. Contrairement aux compagnies classiques qui vendent un service (le transport) à des passagers, les compagnies à bas prix vendent un produit (une certaine quantité de voyageurs) à des gestionnaires d'aéroport en échange de revenus financiers de diverses natures ».

D'après Y. KENGEN, Payer les passagers pour voyager, dans *Le Monde diplomatique*, octobre 2008, p. 32.