



© Air France

UTA en quelques dates

1^{er} octobre 1963

UAT fusionne avec TAI pour créer UTA

27 décembre 1965

Un décret ministériel lui reconnaît la capacité d'assurer le service public au même titre qu'Air France

1970

Premier DC 10 mis en service sur la route du Pacifique

1971

Création du GIE UTA Industries

1972

Accord de coopération avec Air France sur le secteur Pacifique

19 septembre 1989

Le DC-10 Brazzaville-Paris est la cible d'un attentat

12 janvier 1990

Air France prend le contrôle d'UTA en rachetant à Jérôme Seydoux, président de Chargeurs SA, la majorité des actions de la société

Pendant 27 ans, UTA a été l'une des premières compagnies mondiales. Du Pacifique à l'Afrique, ses ailes couvraient la terre entière. Reprise en 1990 par Air France, les trois lettres bleues disparaissent à jamais.

UTA, l'autre compagnie...

L'histoire d'UTA est celle d'une comète dans le ciel du transport aérien. Mais une des plus belles qui fut. UTA en effet a été durant presque 27 années une des plus prestigieuses compagnies mondiales avant de disparaître, victime d'un combat qui n'était pas le sien. S'il fallait préciser la date de naissance d'UTA, Union des Transports Aériens, il faudrait retenir celle du 1^{er} octobre 1963. Une naissance intervenue après 15 mois de gestation. En effet, le 2 août 1962 a été signé le protocole de fusion entre les deux compagnies mères : UAT, Union Aéro-maritime de Transport, et TAI, Transports Aériens Intercontinentaux. Mais comme pour tout être vivant la compagnie UTA est aussi la descendante d'une lignée dont les origines remontent au début de l'aviation. On y retrouve les plus grands noms comme celui de

l'Aéropostale mise en faillite en 1934, ou celui d'Aéromaritime, filiale créée par les Chargeurs réunis en 1935 et enfin TAI en 1946 et UAT en 1949. Cette dernière sera l'une des premières compagnies aériennes au monde à mettre en service des avions à réaction, avec l'introduction des Comets I en 1952.

UTA est en ce 1^{er} octobre 1963, la première compagnie aérienne privée européenne. Première d'abord par le nombre de ses employés, 4 900 personnes dont 630 navigants. Par son réseau de 190 000 kilomètres ensuite, réseau qui s'étend du Moyen et Extrême-Orient à l'Indonésie, en passant par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et les îles Hawaii ainsi que la côte ouest des États-Unis et la quasi-totalité du continent africain. Par sa flotte enfin qui

regroupe 29 appareils : six DC 8, deux DC 7, treize DC 6, six DC 4 et deux Hérons. La gestion rigoureuse de sa flotte sera un des grands atouts de la compagnie. Dès 1965, les DC 8-33 sont remotorisés et transformés en DC 8-53 à long rayon d'action. C'est à ce moment aussi qu'elle passe commande à l'avionneur américain de deux quadrimoteurs DC 8 de la série 60. Ces appareils pouvant emporter de 150 à 200 passagers selon l'équipement choisi bénéficient aussi d'une grande autonomie de vol.

À cette époque, au vu du développement rapide du transport aérien, les constructeurs étudient la possibilité de créer de plus gros porteurs. Ce sera le B 747 pour Boeing, le Tristar 1011 pour Lockheed et enfin le DC 10-30 pour McDonnell Douglas. C'est ce dernier que retiendra la compagnie UTA en 1969. Le premier appareil,

un DC 10-30, est mis en service l'année suivante sur la ligne du Pacifique, Paris-Nouméa. Il peut emporter 273 passagers et 21 tonnes de fret. En 1972 il desservira également Papeete.

Le 2 avril 1974, UTA est une des premières compagnies à utiliser le tout nouvel aéroport Paris-Charles de Gaulle à Roissy-en-France, inauguré le 13 mars précédent. Ce jour-là un DC 10 décolle en direction de Sydney, Noumea, Papeete et Los Angeles.

Il faudra attendre plusieurs années pour que la compagnie aérienne française entre à son tour dans le club international des utilisateurs du Boeing 747. Ce sera fait en 1978 et 1979. Ces années-là UTA acquiert deux Boeing 747-200 cargo. L'un d'entre eux sera affecté à une mission bien particulière, assurer un réel pont aérien entre Lyon-Satolas et Kano au Nigeria pour approvisionner en pièces détachées l'usine de montage

que Peugeot vient d'ouvrir à Kaduna. L'utilisation de ces appareils en cargo a permis à la compagnie de se familiariser avec cet avion. Et c'est ainsi qu'on verra apparaître en 1981 deux Boeing 747-200 C. C'est avec cet appareil qu'UTA mettra en place un service trois classes, une première de luxe, une classe affaires appelée Galaxy et une classe économique. Au fil des mois et des années la compagnie se renforcera et c'est ainsi que le 31 décembre 1990, à la veille de sa disparition, elle peut se vanter d'un chiffre d'affaires de 8,3 milliards de francs (12,5 millions d'euros) soit une hausse de 7,5 % par rapport à l'année précédente, une augmentation de 9,7 % de son trafic passagers exprimé en PKT (passagers/kilomètres transportés) et de 5,1 % pour le fret aérien exprimé en TKT (tonnes/kilomètres transportées). Enfin UTA à cette même date avait commandé ferme un Boeing 767-300 biréacteur.

Ce qui fit répondre à René Lapautre, alors P.-D.G. d'UTA à une vieille passagère inquiète de cette mesure : « Dans un avion, le plus dangereux, ce sont les réacteurs. Moins il y en a, moins il y a de risque ! », réplique qui devait faire oublier la querelle avec TWA. En effet, en février 1985, la mise en place des traversées transatlantiques en bimoteur par la compagnie américaine n'avait pas été comprise et les dirigeants de TWA appelaient alors le président d'UTA : « celui qui nous traitait ni plus ni moins d'assassins et d'irresponsables ». Un coup de tonnerre allait mettre fin à l'aventure. Le 12 janvier 1990 Jérôme Seydoux vend à Air France la majorité des actions des Chargeurs réunis, investisseurs majoritaires d'UTA. UTA qui tenait le 34^e rang des 204 compagnies membres de l'IATA pour le trafic total international et le 27^e pour le trafic fret est condamné. Fin 1990 UTA disparaît en plein ciel de gloire. 

