

LA FRANCE EN AVION

LE TOURISME AERIEN

En fait, c'est donc à Gap que les projets ont commencé de passer sur le plan pratique.

A cette réunion, organisée par les soins de M. Goudet, président de la Chambre de Commerce des Hautes-Alpes, les délégations de divers organismes locaux étaient constituées comme suit :

Alpes-Maritimes. — Chambre de Commerce de Nice : M. Baxa ; Conseil Général, Syndicat d'Initiative et Chambre d'Industries Touristiques ; Docteur Roux ; Municipalité : M. Léon Féraud, adjoint au maire de Nice.

Basses-Alpes. — Chambre de Commerce : MM. Eyries et Chaumeton.

Hautes-Alpes. — Préfet des Hautes-Alpes ; Chambre de Commerce : MM. Goudet, Bertrand et Charmasson ; Conseil Général : M. Pellevoisin ; Municipalité : M. Merle ;

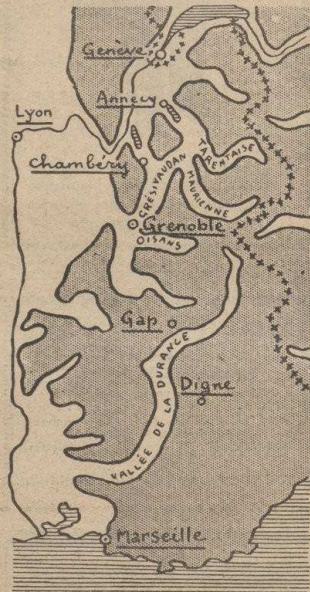


Schéma de la disposition des vallées alpines

Syndicat d'Initiative et Chambre d'Industries Touristiques : M. Gagnaire ; Aéro-Club : M. Louis Aubert.

Drôme. — Chambre de Commerce : M. Malizard ; Municipalité de Valence : MM. Algoud, maire, et Calvet, adjoint ; Aéro-Club : MM. Siaux et Hygonnet ; Syndicat d'Initiative de Montélimar : M. Hygonnet.

Arèche. — Aéro-Club : M. Siaux.

Isère. — Chambre de Commerce : M. Marius Blanchet, président de la XII^e Région économique ; Municipalité de Grenoble : M. Marchand ; Syndicat d'Initiative : M. Perrin et Chabrol ; Chambre d'Industries Touristiques : M. Duprey ; Aéro-Club : M. Piquet-Daméne.

Savoie. — Chambre de Commerce : M. de Fonclaire ; Municipalité de Chambéry : M. Derrion ; Syndicat d'Initiative : MM. Albin Huart et Vuillemet.

Toutes les considérations techniques et financières que nous avons exposées plus haut ont été soumises aux délégués.

Les résultats concrets de la réunion ont été les suivants :

1° Il sera procédé de la Haute-Savoie aux Alpes-Maritimes, à l'étude d'une ligne et de réseaux secondaires touristiques ; cette étude sera faite aux frais des groupements représentés à la réunion de Gap ;

2° La mission d'étude comportera, à la charge de chaque département et sur le parcours du département, au tarif de cent francs par personne et par jour, deux personnes : l'une représentant les corps élus (municipalités, etc.), l'autre représentant les organismes non compris dans la catégorie précédente (syndicats, aéro-clubs, etc.), les déplacements s'effectuant, en principe, en automobile ;

3° Une première Commission d'examen du rapport qui sera établi comme dit ci-dessus, sera constituée en réunissant, pour chaque département, un représentant des Chambres de Commerce et un représentant agissant au nom des autres groupements intéressés ;

4° La répartition des dépenses dans cha-

L'ORGANISATION du tourisme aérien implique avant tout l'étude des régions où l'on veut la réaliser. C'est pourquoi Marcel Jeanjean nous invite aujourd'hui à scruter avec attention le relief alpin. Quoi qu'on puisse penser à première vue, la région se prête admirablement au tourisme aérien pourvu que l'on reconnaisse et que l'on aménage les terrains indispensables.

que département entre les organismes intéressés se fera à la diligence de ces organismes et d'accord entre eux, sans qu'il y ait matière à réglementer cela d'une manière uniforme.

Comme on le voit, les congressistes de Gap se sont appliqués à préciser d'abord une méthode de travail et un programme.

A titre d'exemple, il peut être intéressant d'étudier d'un peu près le problème particulier qui se trouve posé dans les Alpes, d'en discuter les données et de faire ce que les mathématiciens appellent la discussion des solutions. Pour cela, nous allons nous placer maintenant face au terrain.

Le cas particulier du tourisme alpin

Qu'il s'agisse de tourisme ou de liaison commerciale, nous avons vu que c'est la route qui domine toute affaire de services aériens.

Or la route est commandée par le relief et cela d'une façon plus sévère en pays de montagnes. C'est pourquoi il importe, avant toutes choses, de scruter plus attentivement les particularités du relief alpin. Du même coup, cet examen rapide va faire apparaître les compartiments géographiques à travers lesquels il s'agit de lancer les lignes de tourisme.

Le relief des Alpes

A) **Structure générale.** — On sait que le massif alpin a été produit au début de l'ère tertiaire par un formidable soulèvement de terrains de sédiment posés sur un socle de terrains éruptifs. Pour les Alpes françaises — extrémité ouest de la chaîne qui forme l'épine dorsale de l'Europe — la poussée, venue du sud-est, est allée heurter un système plus ancien, qui a formé le toit : le vieux massif hercynien de l'Auvergne et le massif tyrrhénien (Maures et Estérel).

Comme une suite de vagues pénétrant dans un golfe, les plissements successifs se sont incurvés en arcs vaguement concentriques, dont le bord extérieur serait marqué par la vallée du Rhône. La poussée a atteint son maximum de force au centre du massif, et c'est là que les plissements se sont élevés le plus haut. Mais aussi, à cause de cette hauteur même, c'est là que les eaux pluviales ont travaillé avec le plus de puissance contre les parties tendres et que sont nés les glaciers les plus imposants. Si bien que le socle de roches éruptives a été mis à nu dans cette partie des Alpes.

Ainsi se dégageant, de l'ouest à l'est, c'est-à-dire du Rhône à la plaine du Piémont, des zones très nettement marquées : zone des *Préalpes*, d'altitude médiocre, où s'étendent de grands plateaux ; *massifs cristallins centraux*, aux sommets aigus dressés comme des dents, au milieu des calcaires et des schistes ; zone *interne de sédiments*, où la poussée, s'exerçant sur des roches tendres avec une grande force, a formé un relief tourmenté et confus (Briançonnais), mais où les glaciers ont creusé avec le plus de facilité dans les marnes et les schistes, les vallées et les cols ; enfin, zone *cristalline interne*, tombant à pic sur la plaine du Po.

B) **Système de vallées.** — Dans toute cette masse, les pluies et les glaciers ont creusé des vallées, dont l'orientation s'explique fort bien par la structure générale du massif.

a) Dans le sens même des plissements, nous trouvons une série de vallées longitudinales : sillon de l'Arve entre Chamonix et Genève, continué au sud par celui de l'Arly, et de l'Isère jusqu'à Grenoble, et, plus bas, par le Drac et le Buech.

b) Du centre de la poussée jusqu'aux bords extérieurs, s'ouvrent des sillons profonds transversaux d'origine glaciaire, qui ont tranché à vif, dans les roches tendres perpendiculairement aux plis : haute vallée de l'Isère (Tarentaise), vallée de l'Arc (Maurienne), vallée de la Romanche (Oisans), haut Drac (Champsaur), haute Durance enfin.

Ainsi, malgré l'apparente complexité des Alpes, celles-ci présentent un double système de voies de pénétration qui en fait un admirable lieu de passage. De ces couloirs largement tracés, le tourisme s'est emparé, le chemin de fer d'abord, la route ensuite, l'avion enfin.

Car, du même coup, ces vallées longitudinales et transversales nous présentent ce

qu'on aurait pu le moins s'attendre à trouver dans une région de hautes montagnes : des terrains d'atterrissage ; c'est-à-dire le moyen de créer cette route aérienne sans laquelle le tourisme par l'avion ne saurait être assuré de trouver la sécurité.

La ligne de rocade

L'ITINÉRAIRE de la ligne de rocade empruntera tout naturellement le long passage longitudinal, qui est devenu la route classique des Alpes : Evian, Genève, Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Gap, Digne, Nice.

On peut remarquer que, *grasso modo*, cette route trace un arc allongé qui suit le tracé incurvé du plissement.

L'orientation vers le sud-est, de Digne à Nice, achève le dessin en l'accentuant. C'est que, par là, dans la direction du sud, se trouve le vieux massif de roches anciennes de l'Estérel, contre lequel la poussée des terrains sédimentaires des Alpes est venue s'exercer. Devant ce môle de résistance, les plis se sont tassés et serrés. Force leur a été de changer de direction et de s'orienter obliquement en se bousculant.

Regardez une carte et suivez le Var : il descend d'abord vers le sud, puis trouvant la route barrée par ces murailles successives butées contre l'Estérel, il est obligé de couler vers l'est jusqu'à ce qu'une trouée propice lui permette de gagner la Méditerranée. L'étréitesse du creux entre les sillons montagneux est soulignée ici par le resserrement des falaises qui étroitement le Var dans la partie de son cours où il suit la direction de la chaîne.

Du point de vue qui nous occupe le jalonnement de la route aérienne par les terrains transversaux, qui se présentent comme de larges trouées sur les plateaux des Préalpes, coupant les sillons longitudinaux de même origine, sont particulièrement précieux. Depuis le lac de Genève jusqu'à la Durance, les vallées, miraculeusement, s'ajustent les unes aux autres et découpent dans le massif des îlots, dont chacun a sa beauté et son caractère.

Le problème de la route trouve dans cette disposition naturelle une solution exemplaire.

Les choses se présentent tout autrement au sud-est de la Durance à cause de ce tassement des Alpes de Provence contre l'ancien massif tyrrhénien. Ici, bien que la montagne soit beaucoup moins élevée qu'en Savoie ou en Dauphiné, nous n'avons guère que des gorges étroites et encaissées.

Comparez la belle écharcure de la Durance, qui fait encore partie du système des grandes vallées alpines et qui s'oriente N.-E.-S.O., aux étroits sillons des rivières transversales, ensermées dans les plissements pressés d'abord contre l'Estérel. C'est par là que se trouve l'admirable cañon du Verdon, encore trop peu connu, mais qui est l'un des plus de plus parfaits qui soit au monde.

Au congrès de Gap, un délégué des Basses-Alpes nous faisait entrevoir la difficulté qu'il y aurait à trouver des terrains propices dans cette partie du trajet alpin.

Cette pénurie de terrains faisait craindre au délégué bas-alpin que la Haute-Provence ne fût jamais, dans le réseau touristique, qu'une simple zone de serval.

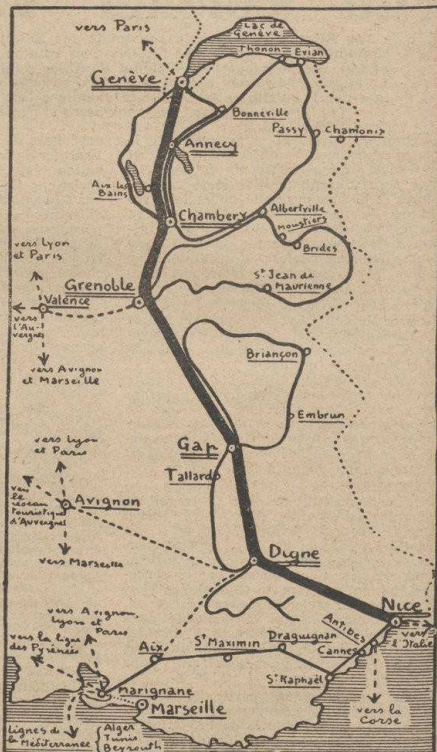
Certes, à première vue, ces masses rocheuses, farouchement dressées les unes contre les autres, ont un aspect singulièrement déroulant. Cependant, nous verrons plus loin que la situation de Digne est bien loin d'être si mauvaise. Sur la seule question des terrains,

nous sommes persuadés, à la réflexion, qu'il y a un malentendu, ce malentendu provient vraisemblablement du fait que l'on s'en tient trop étroitement aux chiffres de base fournis par le rapport du Conseil Supérieur des Transports Aériens à propos des dimensions moyennes à donner aux terrains d'atterrissage : 200 ha. pour le type aéroport, 100 ha. pour le type station, 50 ha. pour le type terrain de secours.

Ces chiffres, s'ils sont normaux pour un pays moyennement accidenté, ne le sont plus en région de montagne. Il est évident que si l'on s'en tient à la lettre du rapport, il est à peu près impossible de trouver dans les Basses-Alpes, et même dans les Hautes-Alpes, exactement tous les 20 ou 25 kilomètres, le terrain idéal de 50 ha. Dans la pratique, il faudra ici se contenter de moins, de beaucoup moins même. Et alors, nous ne disons pas qu'on trouve plus de terrains qu'on en voudra, mais il deviendra possible d'en trouver juste ce qu'il faut.

Est-il possible de se contenter de moins ? Cela ne fait pas de doute. Nous, les anciens pilotes de la guerre, qui avons connu certains terrains d'escadrille exigus, qu'on avait choisis vers 1914-15 pour des Farman, des Voisin ou des Caudron-G.3, et sur lesquels on faisait atterrir en 1917-18 des Spad, des R-11 ou des Salmson-A2, qui devaient se poser vite parce que lourdement chargés de tout l'équipement de guerre, nous pouvons répondre sans hésiter par l'affirmative.

Précisément, il y a quelques semaines, le hasard d'une randonnée en auto nous a fait passer, avec un de nos anciens camarades d'escadrille, auprès d'un terrain où nous avons longtemps stationné en 1918. Ter-



La ligne de rocade des Alpes, ses boucles secondaires et ses liaisons

rain vaste et bien dégagé, que nous connaissons bien pour nous y être posés quelque cent fois.

Texte et dessins de Marcel JEANJEAN.

N. B. — L'Aéro-Club de la Drôme nous demande de signaler que l'aérodrome de Montélimar-Anzéme a été omis sur la liste des terrains que nous avons donnés précédemment.

Montélimar-Anzéme a un singulier mérite : c'est d'exister. Il existe depuis sept ans et offre aux touristes de l'air : abri, renseignements, ravitaillement et... hospitalité. Le terrain de Montélimar mesure 500 m. sur 500 m. et possède un hangar militaire, une installation complète de Météo-Radio, trois pompes à essence et un buffet-restaurant. Placé à un carrefour de routes Alpes-vallée du Rhône, l'aérodrome de Montélimar a évidemment sa place toute désignée dans le réseau touristique.

M. J.