

LA FRANCE EN AVION

# LE TOURISME AERIEN

**A** côté de l'avion privé, voici, maintenant, l'aérocar.

L'idée n'est pas neuve. Thoret la développe magnifiquement, avec un succès matériel éclatant, à Chamonix, depuis plusieurs années. L'étendre à tous les itinéraires de France ou affluer d'ordinaire les touristes, est un projet séduisant. Il peut paraître quelque peu audacieux à ceux dont l'esprit s'embarrasse volontiers de *si et de mais*.

— La clientèle viendra-t-elle? diront certains.

Eh oui, bonnes gens, elle viendra. Elle viendra sur vos provinces, dont trop souvent vous méconnaissez vous-même la beauté, parce que vous y êtes accoutumés. La clientèle viendra comme elle est venue à Chamonix dans l'avion de Thoret, elle viendra parce que rien n'est prenant comme la vision aérienne d'un site célèbre. Et cette clientèle sera une clientèle qui paie parce que les gens ne lésinent guère quand il s'agit de leur plaisir.

## Le tourisme collectif

**I**l circule en France, chaque saison, un grand nombre d'étrangers. Les syndicats d'initiative, les chambres d'industries touristiques le savent bien. Or, la plupart de ces étrangers ne seront pas déçus le moins du monde de trouver en France des circuits aériens organisés, parce que cela existe chez eux depuis longtemps.

En Amérique, notamment, la *National Aeronautic association* (l'équivalent de notre Ligue Aéronautique, mais autrement plus remuante!), fait une propagande éfrénée pour lancer ce tourisme-là.

Voici la formule qui se crie là-bas, à tous les échos :

*See America from the air!* (Regardez l'Amérique du haut des airs!)

*Learn to be air-minded!... Help build airports!... Get a bird's eye view of your own country!... (Apprenez à avoir la mentalité aéronautique!... Aidez à construire des aéroports... Offrez-vous un spectacle à vol d'oiseau de votre propre pays!)*

La *National Geographic Society* — qui compte dans le monde 1.800.000 membres — moud la même chanson : *Vous ne connaissez pas votre pays : vous ne le connaissez que lorsque vous l'aurez contemplé du haut du ciel!*

Et les articles évocateurs succèdent aux formules :

*Seeing America with Lindbergh.*  
(L'Amérique vue à vol d'oiseau avec Lindbergh.)

*Flying the world's longest air-mail route.*  
(En volant sur la ligne aérienne la plus longue du monde), etc.

Le tourisme aérien collectif est chose concrète en Amérique. Avec quel enthousiasme les étrangers débarquant chez nous, avides de tout voir de ces chers vieux pays dont l'Histoire déborde — l'Histoire qu'ils n'ont pas encore et qu'ils nous envient tant — avec quel enthousiasme ils sont prêts à prendre place sur tous les aérocar d'où ils pourront contempler *with a bird's eye view*, tous ces monuments, ces villes d'autrefois, ces châteaux qu'ils emporteraient pierre à pierre, dans leurs bagages, s'ils le pouvaient!

Il n'y a d'ailleurs pas que les étrangers. L'automobile a appris aux Français à parcourir leur pays. Que les circuits aériens se créent et c'est la France entière qui s'ouvrira à une nouvelle découverte.

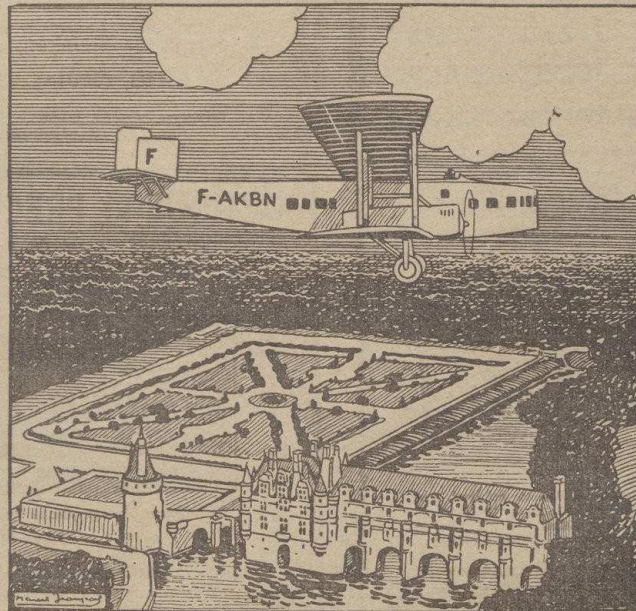
Le programme soumis au Conseil Supérieur des Transports Aériens est, en ce sens, précis et complet.

Voici les circuits dont il préconise, au titre du réseau touristique, l'installation et le fonctionnement saisonnier :

### CIRCUITS TOURISTIQUES :

- Au départ de Paris :**
  - aval Les Andelys.
  - Fontainebleau.
  - Romilly.
  - Troyes
- Vallée de la Seine }
  - amont Sens.
  - Auxerre.
- Vallée de l'Yonne }
  - Sens.
  - Auxerre.
- Vers le Nord (Chantilly, Compiègne, Pierrefonds).
- Vers l'Ouest (Rambouillet, Dampierre, Dreux).
- Saint-Cyr.
- Evreux.
- Dreux.
- Chartres.

**N**OUS avons commencé, jeudi dernier, la publication d'une étude de Marcel Jeanjean sur le *Tourisme Aérien*, étude publiée sous les auspices du Comité Français de Propagande Aéronautique. En voici aujourd'hui la suite. Il s'agit, encore cette fois, de l'organisation proprement dite du tourisme, de véritables réseaux qui permettront à l'usager de connaître, mieux que par l'auto et le chemin de fer, le charme de notre pays.



En avion, au dessus du château de Chenonceaux

- Normandie :**
  - Chartres.
  - Nogent-le-Rotrou.
  - Alençon.
  - Bagnols-de-l'Orne.
  - Caen.
  - Lisieux.
  - Evreux.
  - Saint-Gaudens.
  - Lannemezan.
  - Pierrefitte - Nestalas (Cauterets).
  - Luz - St - Sauveur, Gavarnie.
  - Oloron.
  - Mauléon.
  - Biarritz.
- Châteaux de la Loire :**
  - Orléans.
  - Chambord.
  - Blois.
  - Amboise.
  - Chinon.
  - Azay-le-Rideau.
  - Le Ruchard.
  - Chenonceaux.
  - Tours.
  - Sarthe.
  - Saumur.
  - Angers.
  - Montrichard.
- Bretagne - Circuit côtier :**
  - Saint-Brieuc.
  - Guingamp.
  - Morlaix.
  - Landivisiau.
  - Brest.
  - Quimper.
  - Lorient.
  - Vannes.
- Circuit des Vosges et du Rhin :**
  - Strasbourg.
  - Sarrebourg.
  - Saverne.
  - Saint-Dié.
  - Epinal.
  - Luxeuil.
  - Villersexel.
  - Montbéliard.
  - Mulhouse.
  - Colmar.
  - Selostat.
- Circuits alpestres :**
  - et le Mont-Blanc :
  - Chambéry (Aix-les-Bains).
  - Anney.
  - Bonneville.
  - Evian-Thonon.
  - Passy-Mont-Blanc.
  - Saint-Jean-de-Maurienne.
- a) Les lacs**
  - Genève.
  - Anney.
  - Bourget.
- b) Vallées de l'Isère (Grande Chartreuse) et de l'Arc :**
  - Grenoble.
  - Albertville.
  - Moutiers (Brides-les-Bains).
- c) Vallées Durance et Drôme :**
  - Digne.
  - Sisteron.
  - Tallard.
  - Gap.
  - Embrun.
  - Briançon.
- d) Provence et Alpes-Maritimes :**
  - Marseille.
  - Aix-en-Provence.
  - Saint-Maximin.
  - Draguignan.
  - Saint-Raphaël.
  - Cannes.
  - Nice.
- Circuits pyrénéens :** de Toulouse, Tarbes ou Pau.
- a) Vers le Comminges, le Bigorre, le Pays Basque :**

En dehors des aéroports soigneusement aménagés aux abords des villes, les simples terrains d'atterrissage éventuel, qu'il est nécessaire d'échelonner le long du parcours pour la sécurité de la navigation aérienne, ne sont pas obligatoirement achetés. Dans bien des cas, une lande, une jachère, un pré, suffiront pourvu qu'ils satisfassent aux conditions requises, comme dimensions et nature du sol ; souvent, on se contentera de les louer, ou plus simplement encore, de les frapper de servitude, c'est-à-dire que le propriétaire, moyennant rétribution à fixer, abandonnera le droit, pour un temps convenu, de modifier l'état des lieux.

L'exploitation se limite à une saison plus ou moins étendue; les frais d'entretien se ramènent donc pour une partie de l'année, à de simples frais de gardiennage.

Mais en outre, comme la création d'une route touristique constitue un enrichissement pour le sol national, du fait des facilités supplémentaires qu'elle fournit à la circulation aérienne en général, aussi bien pour le trafic commercial que pour la défense nationale, l'Etat est décidé à y participer dans une mesure appréciable. C'est ainsi qu'il accordera une subvention égale à 33 % de la dépense totale (achat du terrain, aménagements divers...) la dépense totale étant estimée toutefois à 1 million environ pour un aérodrôme de tourisme. Ce chiffre, qui est indiqué dans le projet actuellement soumis au Conseil Supérieur des Transports Aériens, n'est donné ici que comme une moyenne et à titre d'indication.

Par ailleurs, il importe de noter que la dépense d'achat de terrain pour un aérodrôme de tourisme n'est qu'une immobilisation de capitaux, qui peut devenir au surplus une excellente opération financière. Quant aux aménagements divers, ils donnent tous matière à recettes : taxes d'atterrissage, péages, droit de location des hangars, primes sur les approvisionnements, réparations, droits d'entrée, location restaurant, publicité, manifestations spéciales, etc. Le taux de ces recettes n'est pratiquement limité que par le souci de ne pas effrayer le client, de ne pas le détourner vers d'autres routes ou d'autres systèmes de transport.

## Comment dégrossir pratiquement le problème

**L**e premier pas pour faire passer le réseau touristique sur le plan des réalités serait d'envoyer dans chaque région une mission d'étude locale à la recherche des terrains propices. Cette mission comprendrait un nombre très limité de membres : deux ou trois délégués par exemple — au maximum — choisis parmi les membres des Chambres de Commerce, des Conseils Municipaux ou des Syndicats d'Initiative et assistés d'un Conseiller « technique » tel que membre d'un Aéro-Club local ou représentant régional du C.F.P.Aé. Les frais seraient réduits à peu de chose : déplacement en automobile de deux ou trois personnes pendant quelques jours. Chacun opérerait sur sa zone propre et passerait la main aux voisins à la limite de cette zone.

Ces missions opéreraient avec assez de discrétion pour éviter d'éveiller chez les propriétaires de terrains des désirs de spéculation.

Ainsi serait élaboré, dans chaque région, un premier travail de base.

C'est cette méthode qui a été adoptée dans les deux cas concrets que nous allons examiner : la ligne touristique des Alpes et la ligne touristique des Pyrénées.

## Le rôle de l'Etat et le rôle des collectivités

**L'**ORGANISATION d'une route touristique intéressante spécialement la région survolée, et les aéroports établis aux portes des villes répondent d'une façon immédiate aux besoins locaux ; il est donc naturel que les frais en incombent surtout aux Municipalités, Départements, Chambres de Commerce, et autres collectivités locales.

Pour plusieurs motifs, ces frais ne sont pas aussi élevés qu'on pourrait le croire : l'installation de la météo est réalisée partout par l'Etat ; on ne voit guère des postes privés échappant aux consignes et règles d'observation de l'Office National.

Les dépenses de balisage lumineux sont écartées, car le tourisme ne se fait pas de nuit.

## Le Congrès de Gap

**L'**INTÉRÊT que présente le réseau touristique n'a échappé à personne, et partout les collectivités intéressées sont prêtes à consentir les sacrifices nécessaires.

C'est à Toulouse que l'on a évoqué, pour la première fois, le principe d'un circuit touristique pour les Pyrénées. Depuis, un congrès s'est réuni à Pau afin d'étudier un programme positif ; mais, entre temps, les groupements des Alpes se sont mis à la besogne, et le congrès qu'ils ont tenu le 10 juillet dernier, à Gap, a devancé celui de Pau de quelques jours.

Texte et dessins de

Marcel JEANJEAN.

(A suivre).