IMTC PARIS Janvier 2023

Aviation et tourisme : que de contradictions…

Aviation and tourism, many contradictions

Auteurs :

Isabel BABOU
Babou Conseil (Formation, Conseil en tourisme) – Fondatrice
Doctorat de lettres, Diplôme d'expertise judicaire
40, rue Anna Jacquin
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
+33 611 731 503
isabel.babou@wanadoo.fr

Ariane GILOTTE
Direction générale de l'Aviation civile
Mission mémoire auprès du Cabinet du Directeur général
50 rue Henry Farman, 75015 PARIS
Tel 0624515469

Robert Delaunay la tour Eiffel 1924

Abstract : In this article we will discuss the evolution of aviation , from the excitement caused by the first flights to today's harsh criticism.

Résumé : Dans cet article nous verrons l'évolution de l'aviation, depuis l'ivresse provoquée par les premiers vols aux critiques acerbes actuelles.

Key words : aviation, tourism

Mots clefs : aviation, tourisme

Introduction

Cet article se propose de mettre en lumière les contradictions allant de l'ivresse des débuts de l'aviation à sa critique acerbe actuelle. En effet les pionniers ont ouvert la voie à une ambition promettant de mettre les continents à portée de vol. Le rêve de l'homme : voler, se réalise. Le voyage aérien devient possible. L'avion et les modes de communication qui l'accompagnent ont décloisonné le monde et l'ont ouvert à tous vents. L'aviation elle-même a conduit le monde à une globalité.

Le summum fut atteint avec le Concorde. Aujourd'hui pour des motifs de préservation environnementale l'avion est considéré comme un mode de transport à bannir. La campagne « anti – jets privés » comme celles encourageant l'usage du train à la place de l'avion s'il dessert la destination en moins de 4 heures en sont une illustration.

I. Hier, les débuts de l'aviation…

Henry Farman effectue le premier vol d'un km en circuit fermé à Issy les Moulineaux en janvier 1908. Il a duré 1 minutes et 28 secondes. 125 ans se sont écoulés depuis l'ascension de la première montgolfière à Versailles en 1783.

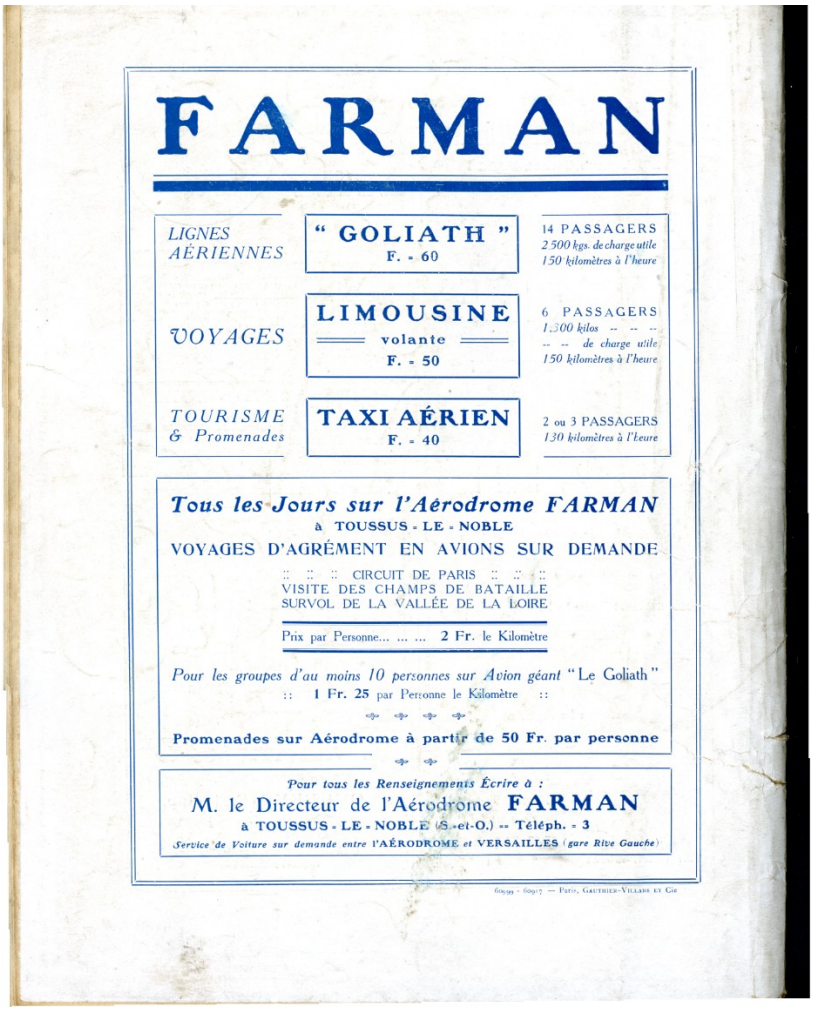
[i] Farman franchit en plein vol la ligne d'arrivée marquée par les fanions de l'Aéro-Club et boucle le circuit aérien d'un kilomètre. © Crédit illustration : Benjamin Freudenthal (https://www.flyandrive.com)

En 1909 Blériot traverse la Manche en 37 minutes. Il vole de Calais à Douvres ; c'est une victoire autant qu'une révolution prometteuse. Il y a environ 40 km de mer que l'Eurostar traverse aujourd'hui en une vingtaine de minutes via le tunnel. Il inaugure la décennie des pionniers avionneurs qui sont à la fois concepteurs, constructeurs et pilotes. Très vite se pose la question d'emporter des passagers. Blériot dépose d'ailleurs les statuts d'une compagnie de transport, la Compagnie Générale Trans-aérienne dès le 10 octobre 1909. Parmi les passagers

nous avons entre autres, Robert Delaunay (voir plus haut sa toile de la Tour Eiffel) qui a survolé Paris à bord de l'appareil piloté par son frère. La « vue d'en haut » qu'il a découverte à cette occasion lui a inspiré cette toile cubiste… L'aviation offre une nouvelle vision du monde, mais aussi une ouverture artistique permettant une image novatrice.

L'aviation commerciale a connu une phase initiale : elle est fille, pour une bonne part, du développement colossal de l'aviation au cours de la première guerre mondiale. Equipement, matériel, équipage rendent possibles la création des premières lignes marchandes.

Ainsi un marché spécifique est créé, les premières compagnies apparaissent dès 1919 et, peu à peu, on passe des lignes aériennes à un véritable réseau international ; parallèlement, les équipements et le matériel de navigation évoluent très vite.



L'Aéronautique n° 7 de décembre 1919.Source Gallica.bnf.fr/BnF

Dans les années 1930, on assiste à la mondialisation des réseaux et des opérateurs aériens. C'est un véritable changement d'échelle au niveau des moyens humains, techniques et organisationnels. Une insertion plus profonde de l'aviation commerciale se fait dans le tissu économique national. C'est l'âge d'or du développement des compagnies aériennes.

Après la deuxième guerre mondiale, s'ouvre l'ère de la grande navigation aérienne et l'avance commerciale. L'aviation commerciale à reconstruire doit arriver à stabiliser sa clientèle dans un long rayon d'action et avec un nombre de nations plus réduit. Le Phoenix reste le Super Constellation, jusqu'à la révolution technologique avec l'apparition des jets, début des années

1960 (dès 1952, le Comet), puis en 1958 le Boeing 707, le DC8, et bien sûr la Caravelle ; transport de masse et concurrence entre opérateurs sont la nouvelle donne et les politiques publiques ne cessent de s'ajuster pour soutenir la logique du marché.

En 1976 le Concorde accomplissait un vol Paris NYC en 3 heures. Le 22 aout 1978, Fernand Andreani a traversé l'Atlantique en 3 heures et 30 minutes à une vitesse moyenne de 1 669 Km/h. Concorde permettait de faire l'aller-retour Paris New York dans la journée.

Le premier vol du Concorde, le 1er mars 1969. © Crédit photo : Archives AFP

De saison en saison, on parcourt l'Inde, l'Amérique du Sud, on « fait » l'Egypte, les Etats-Unis, la Sibérie, on navigue en Méditerranée ou dans les Caraïbes. Dans les années 1960, apparait la notion de tourisme de masse avec les premiers vols charters vers 1970 (« Nouvelles Frontières »). Les *low-cost* poursuivent le modèle à partir de 1995 avec Ryanair ; en 2000, elles sont au nombre de 6, avec une croissance de +25% pour les plus grosses.

L'avion continue à faire rêver : créer des écoles de voyage, parrainer journaux, revues (pensons au succès mérité d'un magazine comme le "National Geographic" américain), stations de radio, chaînes ou émissions de T.V. essentiellement axées sur la connaissance du Monde et des "Autres".

II. Aujourd'hui, le tourisme de masse

Le tourisme s'est considérablement développé depuis près d'un siècle. Les congés payés y ont contribué, mais aussi le développement des moyens de transport qui y est pour beaucoup, facilitant les trajets et les abrégeant.

Le tourisme pesait environ 8% de notre PIB avant la crise du COVID qui lui a fait perdre 2%. Le confinement a empêché les déplacements, les vols internes ou internationaux étaient à l'arrêt. Il semble que 2022 soit très prometteur avec un retour des touristes étrangers en France. Aujourd'hui on crie haro sur les avions au nom d'un tourisme décarboné pour une meilleure protection de l'environnement.

Les voyageurs sont aujourd'hui encouragés à prendre le train ; de nouvelles lignes sont mises en service de même que des trains de nuits qui avaient été supprimés. Mais en 2019 une commission au Sénat[1] réfléchissait à l'amélioration d'une situation constatant qu'« 1 million de Français vivent à plus de 45 minutes d'un accès à l'autoroute, d'une gare TGV ou d'un aérodrome. Par ailleurs, 10 millions de Français n'ont accès qu'à un seul de ces modes de

1 http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20190923/mi_transportsaeriens.html

déplacement. » « L'idée directrice du rapport est que le soutien au transport aérien régional reste pertinent lorsque d'autres moyens de transport, le rail ou la route, ne lui sont pas substituables ou ne rendent pas un service comparable ». Bien sur il a été question de transports respectueux de l'environnement…

Mais depuis le COVID on pleure sur le défaut de passagers et les « faillites » de compagnies aériennes. Paradoxalement certains trajets sont considérablement moins chers s'ils sont effectués en avion plutôt qu'en train, en particulier avec des compagnies *low-cost* ! Nous voyons que pour des raisons économiques l'avion peut s'avérer plus avantageux que le train ce qui est contraire aux préoccupations environnementales actuelles.

Aujourd'hui on propose aux touristes de survoler des sites en ULM, beaucoup moins polluants mais offrant des vues comparables à celles des premiers vols en ballon, des vues semblables à celle de la Tour Eiffel de Delaunay.

Le rêve de l'homme est devenu un « cauchemar » environnemental. Seuls des projets tels que Solar Impulse, avion fonctionnant à l'énergie solaire, pourraient peut-être offrir un avenir au tourisme aérien.

Conclusion.

Il est fascinant d'observer le revirement de situation que nous constatons actuellement. Pour des raisons écologiques et environnementales plus de deux siècles de progrès[2]- devrions nous dire de rêve ? - sont devenus une « abomination ». On crie haro sur le tourisme aérien, qu'il soit de loisir ou d'affaires. Et paradoxalement on parle de tourisme spatial ! D'une brève expérience en apesanteur à un séjour en « pension complète » sur l'ISS ou une visite autour de la lune, les multi milliardaires sont appelés à faire ces expériences *extra-ordinaires*. Prestige tout à fait comparable à celui des premiers vols touristiques… Les promenades en taxi aérien avec 2 ou 3 passagers comme le proposait l'aérodrome Farman au lendemain de la première guerre mondiale sont bien loin.

Bibliographie

Voisin, G : Le cinquantenaire du premier kilomètre, Imprimerie Soulas, 1958

Hartmann G. : le développement du transport aérien, Aéro-Club de France, 2016

The Shift Project : pouvoir voler en 2050, quelle aviation dans un monde contraint, rapport 3 mars 2021

Académie de l'Air et de l'Espace : les défis du transport aérien à l'horizon 2050 – conférence Alain Garcia 29 novembre 2021

2 Le premier vol en ballon des frères Montgolfier a eu lieu à Versailles en 1783

Mission d’information du Sénateur Vincent Capo-Canellas : Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires – 3 octobre 2019

Documentation Henry Kapferer, collection privée auteur

i