

TOURISME ET AVIATION AU MAROC

L'aviation de tourisme fut lancée au Maroc par un roi et par une danseuse. En 1921, c'est en avion qu'Albert 1^{er} tient sa promesse au général Lyautey de venir au Maroc. Quelques années plus tard, M^{me} Ida Rubinstein prend quarante-huit heures pour connaître de son vélivole nos cinq capitales. Ces voyages marquants, et surtout la régularité du trafic postal assuré par la Compagnie Latécoère familiarisèrent les esprits avec la notion du déplacement dans l'azur.

Aussi bien, le Maroc offre-t-il d'exceptionnelles conditions à la navigation aérienne. « Le ciel y est haut », dit-on. « Les vents sont lents et constants ; les tempêtes sont rares ; on peut voler 200 jours par an avec un temps superbe ; sur 350 jours, on en trouve une cinquantaine où l'on est légèrement secoué ; on sort 300 jours sans être réellement incommodé » (*Écho de Paris*, 21 juin 1931). Ces chiffres sont remarquables (1).

L'aspect du Maroc en fait le pays du « beau voyage ». Avec simplicité, il juxtapose des régions brusquement différentes, violemment monotones : la plaine y est parfaitement plaine, puis la montagne brutalement, et la guirlande des oasis jusqu'à la hammada qui n'est plus infinie ; la médina sort sans banlieue, parfois quasiment du désert. L'œil de l'aigle est fait pour jouir de ces tableaux.

Équipement aérien du Maroc

Enfin, Maroc et aviation ont grandi de conserve. Comme en d'autres domaines, les nécessités de la pénétration préparèrent ses voies à l'équipement économique. L'on sait quel appui apportèrent aux officiers d'affaires indigènes les aviateurs, du jour, notamment, où l'on put aborder les pentes méridionales de l'Atlas. En pays glaoui, la France est venue du ciel. Le résultat est tel que le réseau des terrains de secours émaillant le pays est remarquablement dense. On compte au Maroc plus d'une centaine de terrains d'atterrissage et de secours (2), dont 10 bases aériennes militaires, 9 terrains de clubs (5 terrains servant à la fois de bases militaires et de terrains de clubs), au total 20 terrains avec hangars, 10 terrains avec alvéoles, 30 terrains offrent des possibilités de ravitaillement (essence et huile) (3) ; sur les bases militaires et les aérodromes de clubs, des mécaniciens sont capables d'assurer les réparations courantes, et, dans certains centres, celles des gros dégâts. Les terrains militaires sont munis de postes météorologiques qui fournissent les renseignements utiles.

(1) La brume qui, parfois, couvre la côte sur une profondeur de 20 kilomètres, est levée à 9 heures. L'état des terrains à terre lourde est défectueux après les fortes pluies. Le vol dans les régions du Sud est toujours possible.

(2) La France disposait en 1931 de 140 aérodromes organisés.

(3) Un effort a été fait pour aménager une base d'hydravions importante à Port-Lyautey, sur le Sebou. L'escadre Balbo s'y posa au début de son raid transatlantique.

Documentation

La documentation susceptible de servir à la navigation commence par ailleurs à se former. Le *Guide aérien de l'Afrique du Nord* fut publié dès 1922 sous les auspices de M. P.-E. Flandin, alors sous-secrétaire d'État à l'aéronautique et aux transports aériens. C'est déjà une œuvre de vulgarisation : ce guide comprend, pour chacun des pays de l'Afrique septentrionale, un chapitre liminaire sur les liaisons avec la métropole et les routes aériennes ; puis une étude détaillée des terrains d'atterrissage avec quelques renseignements généraux sur les villes qu'ils desservent, un plan du terrain et de ses environs, des renseignements aéronautiques et une photographie du terrain, finalement des notes sur la météorologie et le régime douanier. Cet ouvrage, de conception neuve et remarquable, ne semble pas avoir connu de seconde édition. Il méritait pourtant d'être tenu à jour et périodiquement amélioré : la consultation n'en est pas pratique en cours de vol, les photographies accompagnant les plans des terrains ne sont pas orientées.

Plus récemment a paru le *Guide pour le tourisme aérien* des clubs d'aviation de tourisme, donnant des indications d'ordre pratique sur la législation aérienne. L'*Annuaire de l'automobile et du tourisme au Maroc* se complète d'un chapitre sur l'aviation de tourisme, où figure notamment une carte des terrains d'atterrissage. En 1934, la Fédération aéronautique de France, en collaboration avec le Touring-Club, a édité un répertoire des aérodromes et parcs d'hydravions de France et de l'Afrique septentrionale. Cette brochure de format pratique donne, pour chaque aérodrome, les indications essentielles : dimensions des lignes d'envol, altitude, distance de l'aérodrome à la ville la plus proche, hangars, ravitaillement, possibilités de réparation et d'entretien des avions, téléphone, buffet, douane. L'état de l'aérodrome est également indiqué.

La cartographie était insuffisante jusqu'à l'an dernier. L'atlas aéronautique du ministère de l'air est en cours de publication. La carte aéronautique du Maroc au 1/500.000^e, établie principalement sur les données fournies par le 37^e d'aviation, comporte l'indication des terrains d'atterrissage et de secours ainsi que leur équipement, les distances et les caps entre les principaux centres, les lignes d'égale déclinaison nécessaires à la correction des caps. Elle semble, dans la pratique, donner satisfaction aux usagers.

Aviation militaire

Cet équipement témoigne de l'activité remarquable de l'aviation militaire. Celle-ci ne se borne pas là : elle ne dédaigne pas de se faire vulgarisatrice. Sur la demande de M. Firik Lahonne, le général Armengaud exposa au public

les possibilités et les avantages de l'aviation pour tous. Le commandant Pelletier d'Oisy quitta le Maroc, en 1930, sur une série de conférences : le robuste héros contait ses exploits tendrement aux lycéennes qui fleurissaient les premiers rangs de l'auditoire. Aujourd'hui, le colonel Bouscat, commandant l'aéronautique du Maroc, appuie et stimule cette œuvre de propagande de sa haute autorité.

Aviation privée

L'aviation privée, sur l'initiative d'anciens pilotes de guerre, avait pris son essor quelques années auparavant. Sans prétendre tracer de son œuvre un complet historique, nous voudrions en marquer l'importance.

Empruntons tout d'abord une définition au congrès national d'aéronautique : « Par aviation privée on entend l'emploi de l'avion dont il est propriétaire par un particulier ou un groupe de particuliers pour des déplacements d'agrément, d'affaires ou autres en dehors de l'utilisation des lignes aériennes subventionnées ou non. »

L'Aéro-Club du Maroc s'est fondé en 1921 sous la présidence du prince Charles Murat. Sa première tâche fut de faire connaître et apprécier l'aviation. 1927 vit apparaître au ciel marocain les premiers touristes aériens. L'année suivante ils étaient une demi-douzaine. Le club de Casablanca fit l'acquisition de son premier avion en 1929, celui de Rabat en 1931. La première femme pilote du Maroc, M^{me} Rebourseau, fut brevetée la même année.

Dans les principales villes du Maroc, les aéro-clubs s'organisent peu à peu. A l'heure présente Casablanca, Rabat, Marrakech, Fès, Meknès, Oujda, Tanger, Port-Lyautey et Safi en sont pourvues (1). Ces groupements sont animés d'un état d'esprit missionnaire dans leur ardeur à développer chez le vulgaire le « sens de l'air ». En vue de faciliter l'instruction des élèves-pilotes et de donner au plus grand nombre le goût du déplacement aérien, ces associations mettent à la disposition de leurs membres et du public un ou plusieurs appareils, un chef-pilote et un mécanicien. Le chef-pilote préside aux « baptêmes de l'air », dirige l'école du pilotage et conduit à l'occasion les membres du club qui louent l'avion pour leurs déplacements personnels. Les membres actifs qui pilotent sont, sous certaines conditions, autorisés à s'entraîner sur les appareils du club. Des associations ont une section de vol à voile.

Coût du transport aérien

L'instruction préalable à l'obtention du brevet de pilotage, supposant 15 heures d'entraînement, coûte à l'intéressé de 2.500 (prix à Port-

Lyautey) à 4.500 francs, plus 500 francs d'assurance. La prime qu'il touche de l'État, lorsqu'il possède déjà la faveur de n'avoir pas dépassé la trentaine, est de 1.500 francs.

L'État n'a pas encore, en effet, cru devoir retirer à l'aviation naissante le soutien dont elle a besoin pour croître (1). Le ministère de l'Air octroie à chaque club une prime annuelle de 3.000 à 4.000 francs, à titre d'indemnité pour la rémunération d'un mécanicien. Il rembourse, d'autre part, le montant des droits de douane acquittés pour l'entrée au Maroc des avions (4.000 fr. environ). Le Gouvernement chérifien distribue, pour sa part, des primes d'un montant variable avec l'activité manifestée par chaque club au cours de l'année écoulée. Le minimum en fut de 2.000, le maximum de 30.000 francs.

Les chiffres suivants serviront de mesure à cette activité : à Port-Lyautey, de juillet à octobre dernier, période d'absence pour une grande part des aviateurs, 60 heures de vol. Les *Ailes Marocaines* publient leurs résultats semestriels : au 30 avril 1934, 27 heures de vol, au 31 octobre, 840 ; 19 pilotes en avril, 67 en fin d'octobre ; 134.000 kilomètres parcourus en 1934. Pour l'année, le total des heures de vol accomplies au Maroc sur avions privés atteint 6.000, sans un accident de personne.

En 1932, la flotte aérienne comprenait pour le Maroc 31 appareils, dont 11 avions de clubs. M. Laurent, président de l'Aéro-Club marocain, dans le rapport moral de la 13^e assemblée de ce groupement, en 1934, donne le chiffre de 250 avions pour l'Afrique septentrionale. Au 1^{er} janvier 1935, le Maroc compte 55 avions, dont 28 avions de clubs. Leurs propriétaires appartiennent à des professions commerciales, industrielles ou libérales (2).

Le budget de l'aviateur étonne le profane par sa modicité. Compte tenu de la prime allouée par le ministère de l'Air aux acquéreurs d'avions et qui réduit le prix d'achat, en moyenne, de 50 %, l'avion normal de forte puissance, à quatre places, coûte de 39 à 40.000 francs ; l'avion léger, tel que le Pothez 60 biplace, coûte 19.500 francs. La consommation d'essence atteint 30 litres aux 100 kilomètres (15 litres pour les avions légers) ; celle d'huile est peu importante. L'assurance tous risques, pour avion de quatre places, représente une charge annuelle de 5.000 francs. Enfin, l'avion doit subir une révision après 400 heures de vol, et peut fournir de nouveau un service au moins double. En comptant qu'il y en ait 100 par an, l'heure de vol n'atteint pas pour un avion de quatre places, faisant 180 kilomètres à l'heure, le coût de 200 francs (3).

C'est ce chiffre que l'Aéro-Club a pris pour base, pour fixer le prix des voyages réservés

(1) D'après le Bulletin hebdomadaire d'informations coloniales du ministère des colonies du 13 décembre 1934, il existe 2 clubs d'aviation en Indochine, 3 en Afrique occidentale, 1 en Afrique équatoriale, 1 à Madagascar, 1 à La Réunion, 1 aux Antilles, 1 au Cameroun. D'autres sont en formation, notamment au Togo. En Algérie et spécialement dans le département d'Oran l'activité des clubs d'aviation dépasse nettement celle des clubs de la métropole. La ville de Bel-Abbès est dans ce domaine, eu égard à sa population, en tête de toutes les villes françaises.

(1) Seule la prime de vol a été supprimée.

(2) On sait que les fonctionnaires bénéficient d'une réduction de tarifs sur les lignes subventionnées. Il serait utile aux autres et agréable pour eux-mêmes qu'ils connus-sent le Maroc au cours de beaux week-ends aériens.

(3) Le prix de 400 à 450 francs l'heure de vol, donné en 1932 par le commandant Dagnaux (cf. Bousser, le problème des transports) s'applique aux grands avions de transport.

aux membres actifs des clubs. La revue de cette association publiait, en décembre 1933, les tarifs suivants (voyages aller et retour) :

	L'avion	La place
Casablanca-Port-Lyautey ..	333 fr.	78 fr.
Casablanca-Rabat	234	78
Casablanca-Tanger	886	265
Casablanca-Meknès	500	166
Casablanca-Fès	600	200
Casablanca-Alger	2.600	870
Casablanca-Tunis	4.000	1.335

Rallies aériens au Maroc.

Le rôle joué par l'aviation dans le tourisme n'en est encore qu'à ses débuts. Ceux qui ne comparaient pas le cocher de leur aïeule aux spécialistes des grandes courses d'obstacles anglaises, sont impressionnés par la fin héroïque des pilotes de raids, de records ou d'acrobaties. L'homme ne veut être dieu ni se souvenir des cieux.

Cependant, en dehors de l'activité déployée par les aviateurs dans leurs déplacements professionnels, les rallies organisés au Maroc ont toujours connu le succès. Le plus marquant fut le rallye en huit étapes sur le parcours Casablanca - Bel-Abbès - Alger - Biskra - Laghouat - Béchar - Fès - Marrakech - Casablanca, réalisé en 1933 par soixante avions sans incident sérieux. Un des participants ne totalisait, avant son départ, que quelques heures de vol. Les rallies pour la journée sont plus fréquents. A l'heure où s'impriment ces lignes, une quarantaine d'avions viennent de se retrouver sur l'aérodrome de Fès.

Plus intéressant pour l'économie marocaine serait le développement du tourisme réceptif, la venue d'aviateurs étrangers. Dès son premier numéro, en avril 1931, la *Revue de l'Aéro-Club* dressait un itinéraire, avec carte, du Tour du Maroc en six jours (1). L'Aéro-Club a, d'autre part, participé à la propagande marocaine en collaborant au « Beau Voyage », reportage aérien de René Brut, de la production Pathé-Natan (2). Enfin le service de sa revue est assuré, pour y faire naître puis y maintenir l'idée Maroc, notamment aux Aéro-Clubs de Bristol, Croydon, Reading, Hythe, Southampton, Feltham, Hull, Manchester, Hooton, Leicester, Londres, Birmingham, Glasgow et Shouham.

Grâce à quoi le Maroc a pris place honorable parmi les pays élus des rallies internationaux. En 1932, sur l'appel du prince Charles Murat, une quarantaine d'avions venus de France, d'Algérie, du Maroc, se rassemblaient à Tanger, le vendredi-saint ; ils survolaient, avec les cloches, les villes du Maroc, atterrissaient, à Azrou, à plus

de 1.200 mètres. En 1933, le circuit Maroc-Algérie-Sahara fut parcouru par des pilotes français, anglais, belges et polonais. En 1934, les Polonais chargés d'organiser le challenge international d'aviation, ayant conservé de l'année précédente, le souvenir du bon équipement du Maroc, firent passer leurs appareils par Meknès et Casablanca. Pour 1935, M. Laurent voudrait concilier les initiatives et réaliser le périple de la Méditerranée occidentale, boucle nouée à Casablanca et reliant Tunis, Rome, Marseille, Perpignan, Alicante.

Tourisme individuel

Le rallye toutefois reste et doit rester rare, puisqu'il demande du loisir à une époque trop pauvre pour en donner. Et le voyageur n'a encore guère l'idée de choisir, pour son déplacement individuel, le mode de transport le moins lent et le moins onéreux. La génération qui tient la bourse et, encore cette année, commande, est née avant l'avion et se souvient de Wilbur Wright (1). N'est-il pourtant pas engageant l'exemple de cet homme d'affaires venu à Rabat et qui, empêché dans ses réunions par sa femme qui préférerait les souks, déposa ce fardeau précieux sous les palmes de Marrakech et revint lui gagner de l'argent dans la capitale ?

Les touristes que nous connurent furent surtout des sportifs. La liste en serait déjà longue. Bornons-nous à citer les femmes, parce qu'elles sont, comme oiseaux, les plus jolis, : M^{lles} Kettgen von Etzdorf et Etty Beinhorn, M^{me} Charnaux, M^{lle} Marvingt, M^{me} Maryse Bastié, Hélène Boucher.

La carte touristique de l'aviateur n'est du reste pas encore dressée, celle qui marquerait du liséré vert popularisé par Michelin les sites beaux du ciel. Ce sont les pilotes militaires et les professionnels qui vantent la beauté saisissante, la figure d'ordre et d'art que prennent les médinas survolées (2), la surprise de découvrir une autre beauté, une grandeur plus forte aux forêts de cèdres, aux aguelmanns, aux oasis, la possibilité de connaître les plus rares parures du pays, les gorges de l'Oum-er-Rebia, celles de l'oued El-Ahansal, les hautes vallées de l'oued El-Abid et de la Moulouya, inaccessibles ou péniblement accessibles. Les guides touristiques, les dépliants publicitaires ne vantent pas encore les attraits du Maroc vu du ciel (3).

Le guide de l'aviateur devrait logiquement se compléter par une mise au point des accès aériens du Maroc. Notons à ce jour que la position de ce pays restera très favorable tant que

(1) Il est remarquable néanmoins que la majorité des candidats au brevet inscrits dans les aéro-clubs sorte de la génération des 30 à 50 ans. La jeunesse profite du service militaire pour acquérir des ailes.

(2) Les aéro-clubs organisent dominicalement pour quelques francs, d'admirables tours aériens de Rabat, Fès, Marrakech.

(3) La littérature de l'air intéressant le Maroc, celle où s'inscrivent M^{me} Ennemonde Diard, Saint-Exupéry, Kessel, le colonel Bouscat, F. de Clermont-Tonnerre, Henri Bouché, les commandants Dagnaux et Vernillat, J. Roig, B. Jambon, Georges Louis, P. Perrin, R. Charlet, R. Lestonnat, Jean Wilms, M.-J. Maunoury, A. Métral, G.-M. Robert, le lieutenant Rombrot, le capitaine Vanègue, le poète Lalli-er, etc., est déjà abondante.

(1) Le tour du Maroc automobile ne date que de 1933. Depuis 1931, s'est ouvert la région la plus attirante pour le touriste aérien, celle du Grand-Atlas et des palmeraies.

(2) Plus récemment, un documentaire sur l'aviation sanitaire, *Les Ailes qui sauvent*, a été tourné au Maroc par M^{me} Marvingt et les aviateurs militaires.

la puissance des avions de tourisme ne leur permettra pas de s'aventurer sur la mer. Trois itinéraires s'offrent à travers l'Espagne : celui de la côte orientale, celui de la côte atlantique et du Portugal, celui de Madrid.

Transport en commun

A défaut d'avion personnel, le touriste dispose des possibilités que lui donne l'Air-France. Dès septembre 1919, la Compagnie Latécoère entreprenait l'exploitation de la ligne Toulouse et Marseille à Casablanca ; elle assurait huit voyages par mois, transportait dix-huit voyageurs au cours du premier trimestre. Le trajet ne tarda pas à se faire quotidiennement dans les deux sens ; il prend, aujourd'hui, dix heures au lieu de quarante-trois ; a été emprunté en 1934 par trois mille deux cents voyageurs. Un service hebdomadaire Tanger-Lisbonne vient de s'ouvrir ; les Espagnols lancent Séville-les Canaries ; la liaison Casablanca-Oran, joignant l'Oran-Tunis aujourd'hui réalisé, est à l'ordre du jour.

Au reste, le tourisme aérien par transport en commun ne semble pouvoir se développer que du jour, proche, dit-on, où sera mise au point la question de l'acheminement des bagages, du jour surtout où la tête de ligne aura été reportée à Paris. Question psychologique, question pratique aussi : la nuit en chemin de fer de Paris à Toulouse, le débarquement avant l'aube se présentent comme une introduction rebutante au plaisir (1). L'organisation d'un Noël à Marrakech, avec transport par avion, n'a rencontré en 1933, auprès d'un public encore peu préparé, qu'un demi-succès (2).

Le Maroc a connu une première tentative d'organisation d'avions-taxis. La Compagnie aérienne française avait établi, en 1931, un tarif de 6 francs le kilomètre. Elle n'a pu poursuivre

son exploitation. L'avion-taxi semble, du reste, être encore peu fréquent en France. A notre connaissance, il s'en trouve au Bourget, et, pendant la saison, à Deauville, Cannes, Biarritz. L'usage en reste, bien entendu, sensiblement plus onéreux que celui de l'avion privé. Les Algériens, dans ce domaine aussi, donnent l'exemple à leurs compatriotes et à leurs voisins. Les avions-taxis de l'E.N.A.A. proposent l'aller et retour Oran-Alger (640 km.) au prix de 1.200 francs pour une personne, de 675 francs pour deux personnes et par personne. La compagnie « Air-Algérie » loue ses avions 250 francs pour le premier jour, et 200 francs pour les jours suivants, avec la possibilité de voyager à sa guise et d'effectuer toutes les randonnées que l'on souhaite (3). Un Air-Maroc offrira quelque jour des facilités comparables aux touristes de croisières, visiteurs éphémères, aux séjournants de Tanger, des Canaries, des villes de l'Andalousie.

* * *

Le Maroc, pays de tourisme, souffre d'un état de fait très particulier : l'afflux démesuré des visiteurs, congressistes et voyageurs isolés, à l'époque des vacances pascales. Hôteliers, transporteurs, ne peuvent trouver leur intérêt à engager les frais d'un équipement satisfaisant pour une période d'affaires aussi brève. Or cette période est la seule où les loisirs des nomades leur permettent de consacrer au moins cinq jours à leur transfert. La rapidité du transport par avion ouvre une possibilité d'étendre la saison touristique à d'autres périodes, notamment à celles des vacances de janvier et du printemps. Le soleil à quelques heures au temps des frimas, perspective assez séduisante pour justifier certains efforts de propagande.

CHR. FUNCK-BRENTANO et Michel DÉTRIE.

(1) Dans le sens Maroc-France, le gain d'une soirée à Paris, celui de 24 heures pour le courrier s'acheminant vers le nord et l'est de Paris, sont d'un plus grand intérêt encore. La dernière information, contredisant les précédentes, annonce Paris-Casa dans la journée pour le 1^{er} avril.

(2) En 1934, une réduction sensible sur le prix d'aller et retour a été accordée par l'Air-France aux voyageurs se rendant d'Afrique en France pour les vacances de Noël. Les mêmes avantages n'étaient pas consentis pour le voyage France-Maroc.

(3) La Compagnie générale transsaharienne, qui exploite un service sans subvention, a transporté ses terminus de Béchar à Alger et de Gao à Cotonou, sur le golfe de Guinée. Le service postal Alger-Brazzaville fonctionne bimensuellement depuis 3 mois. Alger, où se nouent les lignes Oran-Tunis et Marseille-Alger, devient donc un centre aérien de tout premier rang. Tunis-Rhône en 5 heures s'effectue journellement dans les deux sens par les soins d'une entreprise privée.