

**Zeitschrift:** Cahiers du Musée gruérien  
**Herausgeber:** Société des Amis du Musée gruérien  
**Band:** 3 (2001)

**Artikel:** Aérodrome d'Épagny : le tourisme prend l'air  
**Autor:** Fritschi, Carole  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1048234>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

*Née à Fribourg, Carole Fritschi est étudiante en histoire et en littérature française à l'Université de Fribourg. Le sujet de son mémoire en cours concerne l'aviation militaire suisse. Parallèlement à ses études, elle enseigne au Cycle d'orientation de la Gruyère.*

## **AÉRODROME D'ÉPAGNY LE TOURISME PREND L'AIR**

Depuis quelques décennies, l'avion permet de transporter des millions de vacanciers aux quatre coins du monde.

Le lien entre l'aviation et le tourisme est évident. La Gruyère ne dispose pas d'un aéroport international! Cependant, son petit aérodrome, à vocation régionale, apporte une contribution difficilement quantifiable mais non négligeable au tourisme local.

Vols passagers, sauts en tandem, visites d'avions en provenance d'aérodromes extérieurs, compétitions aéronautiques nationales et internationales, meetings, autant d'activités qui font connaître notre région sous d'autres cieux.

La pratique de l'aviation en Gruyère remonte au début du siècle dernier puisque Georges Cailler effectue des vols, entre Broc, Epagny et Gruyères, à bord d'avions de sa construction, à partir de 1909 déjà. Viennent ensuite les exploits de l'aviateur gruérien Léon Progin, mort accidentellement en 1920 lors d'un meeting aérien à Tavel. Mais il faut attendre les années 1960 pour établir des liens entre aviation et tourisme dans le Sud du canton: c'est à cette époque que sont lancées

les démarches en vue de créer un aérodrome gruérien. Lorsque les travaux d'aplanissement de la piste débutent en mars 1961 sur le site choisi pour le futur aérodrome, un champ en bordure de la Sarine entre Broc et Epagny, les promoteurs du projet voient enfin leurs efforts se concrétiser après plusieurs années de démarches.

### **Grandir du côté du ciel**

Deux hommes en particulier se réjouissent car l'avion qu'ils construisent durant leur temps libre pourra, un jour, s'envoler du sol gruérien. En effet, Armand Caille et Michel Devaud, deux jeunes mécaniciens, enfants de la région, sont les véritables initiateurs du champ d'aviation.

Force est de constater que l'Aérodrome de la Gruyère est né avant tout de la passion de

jeunes gens pour l'aviation et que sa vocation première est la pratique des sports aéronautiques. Pourtant, dès le départ, les promoteurs mettent en évidence l'intérêt touristique potentiel de ce genre d'infrastructure. Déjà au cours d'une réunion publique d'information organisée à Bulle en 1960, ils avaient insisté sur les avantages industriels et touristiques du projet<sup>1</sup>. Puis, lors de la constitution officielle de la société sportive d'Aéro-Gruyère<sup>2</sup>, le 28 mars 1961 à l'Hôtel du Cheval-Blanc à Bulle, relatée dans *La Gruyère* du 30 mars 1961, nous relevons parmi les trois objectifs principaux du groupe celui de «pratiquer l'aéronautique sportive et touristique». Les pionniers annoncent qu'ils ont établi des liens avec les aérodromes de Sion, Montreux et Lausanne «pour une collaboration étroite en matière de tourisme aérien».

L'aspect touristique est également présent dans les discours des autorités politiques, prononcés lors de l'inauguration officielle de l'aérodrome le 7 juillet 1963. Dans *La Gruyère* Robert Menoud, préfet, relève que «la Gruyère prend un rapide essor sur le plan touristique» et Pierre Glasson, conseiller national, déclare: «Leur réalisation s'insère dans tout ce qui est fait pour le développement touristique et industriel du district. L'avion est un trait d'union. Un petit pays peut grandir du côté du ciel.» Quant au journaliste de *La Gruyère* chargé de relater l'événement, il rédige un article qui situe le nouvel aérodrome au centre du complexe touristique gruérien.

L'enthousiasme, les grandes envolées lyriques et les espoirs engendrés par la création de l'Aérodrome de la Gruyère peuvent surprendre mais il convient de les replacer dans le contexte de l'époque. Sur un plan régional, le district voit alors ses infrastructures d'accueil se développer et, sur un plan général, la population assiste à une accélération des progrès technologiques qui semblent ouvrir de nouvelles perspectives.

### **Un impact touristique difficilement quantifiable**

Il est impossible aujourd'hui de chiffrer les retombées touristiques engendrées par la place d'aviation. D'ailleurs, lors du renouvellement du droit de superficie accordé à la Société d'aviation de la Gruyère SA<sup>3</sup> par la commune de Gruyères en 1992, les débats se concentrent principalement sur l'impact économique, calculable, de l'aérodrome sur la région<sup>4</sup>. Pourtant, les différentes activités aéronautiques sportives pratiquées à Epagny<sup>5</sup> depuis 1963 jouent un rôle, non quantifiable, probablement modeste, mais bien réel, dans le développement régional. En effet, plusieurs éléments engendrés par le fonctionne-

**«Ce n'est pas une plaisanterie. Les Gruériens se sentent des ailes. Demain, dimanche, aura lieu l'inauguration officielle de leur aérodrome. Oh! Ce terrain est encore de modestes dimensions. Mais, de l'avis des experts, il a été aménagé de façon remarquable... Il est au milieu du complexe touristique qui s'élabore en Gruyère. Bulle est à 4 km. La cité comtale est toute proche avec la nouvelle route qui conduit à la future station de Moléson-Village. De l'autre côté, c'est Broc avec sa piscine. C'est la vallée de la Jogne avec Crésuz et ses chalets de vacances, Charmey et sa télécabine. Au sud, tout près aussi, le camping d'Enney. Bref, l'emplacement n'aurait pu être mieux choisi. Et la réalisation, que l'on s'apprête à fêter, s'inscrit dans un grand effort qui va faire de l'Ancien Comté un pôle d'attraction (...). Cette journée du 7 juillet sera donc faste pour la verte contrée (...). Désormais, la voie des airs est ouverte à un peuple terrien qui, dans son ensemble,**

n'a guère quitté le plancher des vaches. Mais, sur ses vieux drapeaux, une grue essorante figure comme motif central. Cet oiseau héraldique prend, aujourd'hui, la valeur d'un symbole.»

(La Gruyère, 6 juillet 1963)

L'Aérodrome d'Epagny utilise l'image du Moléson et de Gruyères pour sa publicité. Comme sur cette affiche signée par l'artiste M. Karlen. Collection privée



ment de l'aérodrome sont automatiquement et étroitement liés au tourisme. Essayons d'en établir une liste.

Aéro-Gruyère compte parmi ses membres actifs non seulement des Fribourgeois, mais aussi de nombreux Confédérés. Des vols passagers (avion, planeur, hélicoptère) et des sauts en tandem permettent aux touristes de passage ainsi qu'aux familles et amis des pilotes de découvrir la Gruyère de haut.

Des membres du club portent le nom de Gruyère au loin. En effet, les pilotes d'avion effectuent régulièrement des vols à l'étranger (surtout depuis la création, en 1987, d'un groupe de vol à moteur dont l'un des buts est d'organiser des sorties). Dans ce cadre-là, un jumelage est noué au début des années 1990 avec l'Aéro-Club du Gard, en France. Notons également que deux avions utilisés pour les voyages portent sur leur flanc l'écusson d'une commune gruérienne<sup>6</sup>. Les pilotes de planeurs, quant à eux, effectuent chaque année des camps d'entraînement à l'étranger. Certains participent à des compétitions nationales et internationales.

L'Aérodrome de la Gruyère est une destination appréciée des pilotes venant de l'extérieur; ils y restent quelques heures, parfois plusieurs jours.

Relevons, finalement, les nombreuses manifestations organisées sur la place, qui occasionnent ponctuellement des retombées touristiques importantes: rencontres internationales (par exemple, le rassemblement international de vieux planeurs en juillet 1975), compétitions aéronautiques nationales et internationales (par exemple, en juillet 1996, la compétition de skysurfing<sup>7</sup> dont les images sont retransmises à des millions de téléspectateurs sur la chaîne américaine ESPN), fêtes de l'air et meetings (par exemple en 1963, 1966, 1976, 1995, 1999).

Certes, l'ambiance du club, l'accueil, la présence d'un restaurant servant les spécialités régionales, les facilités de parking et la mise à disposition d'une borne Eurorelais rendent l'aérodrome attractif. Mais la véritable carte de visite de la place d'aviation reste sa situation privilégiée – comme l'avaient justement remarqué les journalistes et les représentants des autorités en 1963 – à savoir: proximité de sites touristiques et cadre naturel. Si les administrateurs du champ d'aviation ont utilisé dès le début l'image «Gruyère» pour promouvoir leurs activités, les responsables du développement régional ont, jusqu'à récemment, peu profité de la présence d'un aérodrome pour étoffer leur offre touristique.

Cependant, depuis quelques années, nous assistons à une meilleure collaboration entre les milieux touristique et aéronautique. Sur le site internet de l'aérodrome, créé en 1998, se trouvent des liens avec les offices du tourisme, des hôtels et un garage de la région, ainsi que des propositions d'excursions combinant un survol de la Gruyère avec d'autres activités de découverte. En outre, deux projets en cours, directement liés à l'aviation, pourraient apporter une contribution non négligeable au tourisme: la construction d'un Musée de la mécanique ancienne, Icarama-Gruyères<sup>8</sup>, et la future Route de l'Air, concept visant à promouvoir la pratique de tous les sports aériens de Château-d'Œx à Gruyères.

**1** DUMAS, Robert: *Aérodrome de la Gruyère, 1963-1978*, Bulle, 1978, p.12.

**2** Aéro-Gruyère est le club qui s'occupe des activités sportives aéronautiques pratiquées sur l'aérodrome.

**3** La Société d'aviation de la Gruyère S.A. (S.A.G.) est une société anonyme, constituée le 5 octobre 1962, qui assume l'administration et le financement de l'aérodrome, gère et exploite l'école de vol à moteur. Elle est locataire du terrain communal et propriétaire des infrastructures.

**4** *La Liberté*, 15 octobre 1992.

**5** Il s'agit de la pratique du vol à moteur et du vol à voile depuis 1963, de l'hélicoptère dès l'implantation d'une base d'Héliswiss à Gruyères en 1973 et du parachutisme depuis 1995.

**6** Le 4 mai 1996, le HB-PNJ, un Piper Archer III, est baptisé aux couleurs de la commune de Gruyères et, le 9 mai 1998, c'est au tour du HB-PNT, un Turbo Arrow IV, de revêtir celles de la commune de Broc.

**7** Il s'agit d'une compétition internationale de parachutisme, le ProTour.

**8** Projet lancé en 1995 et non encore réalisé faute de fonds.