Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 51 (1971)
Heft: 2: La formation permanente

Artikel: L'avion, moyen privilégié du tourisme?
Autor: Mercier, Jean
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887654

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: 13.01.2026

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

L'AVION, MOYEN PRIVILÉGIÉ DU TOURISME ?

Jean MERCIER

On a déjà beaucoup écrit sur les rapports du *transport aérien* et du *tourisme*. En novembre 1970, l'Institut du Transport Aérien — l'ITA — a consacré son Colloque à ce sujet (1). Pendant trois jours, plus de 400 personnes, de nombreuses organisations internationales, des participants de 50 pays en ont discuté.

C'est qu'il s'agit là de *deux secteurs en progressions très rapides*, comme on sait. En dix ans — de 1961 à 1970 —, le nombre des passagers aériens a augmenté au rythme de 12,1 % par an et celui des passagers/km s'est accru chaque année de 14,2 % en moyenne. En 1969, le nombre des nuitées des touristes étrangers dans les pays européens de l'OCDE et la Yougoslavie était de 10 % plus élevé qu'en 1968 et, aux États-Unis, les arrivées de touristes étrangers aux frontières se sont accrues de 15 % en 1969 après avoir déjà progressé de 11 % en 1968, tandis que le taux d'augmentation était de 21 % au Japon et de 18 % en Espagne (2).

Ce *parallélisme d'évolution* n'est pas fortuit.

***

Le *passager aérien* est, de plus en plus souvent, *un touriste*, ou du moins il voyage pour son agrément ou pour motifs personnels ou privés. Le temps est loin où, sur l'Atlantique Nord, le voyage d'affaires constituait la raison principale du déplacement : une enquête du Port of New York Authority (3) ne les retient que pour 20 % du motif du voyage en 1968-69 de la part des passagers résidant aux États-Unis.

De plus, il faut noter *la naissance*, puis *la prolifération* de deux types de voyageurs pratiquement inconnus voici peu.

Le premier type est celui du tourisme à « *forfait d'avion et de séjour* ». Dans la région Europe-Méditerranée, il n'avait pas d'existence statistique et commençait à peine à se rencontrer dans les faits voici seulement dix à quinze ans. Or, en 1970, les inclusive tours par affrètement (ITC) ont touché une douzaine de millions de passagers — six millions dans chaque sens — et cette catégorie de déplacements se développe à un rythme voisin de 30 % par an (4).

Le second type est celui du passager *charter*, qui voyage essentiellement pour motif privé, et le plus fréquemment avec un but touristique, et qui d'une façon quelconque se déplace en transports par *groupes* — qu'il fasse ou non partie de « groupes à affinité ». Sur l'Atlantique Nord, ce marché s'est accru dans des proportions considérables — 60 % d'augmentation entre 1968 et 1969 par exemple. Il a dû représenter, en 1970, le quart, pour le moins, du trafic en service régulier. En huit ans, il a décuplé ; sensiblement plus que doublé en trois ans. Il concerne une énorme clientèle potentielle, quels qu'en soient les exploitants.

A vrai dire, ces deux types ne sont pas entièrement nouveaux. Ils préexistaient au progrès de leur identification, de leur traitement et des formules — tarifaires en particulier — qui leur sont proposées. Mais leur mise en forme même, s'il l'on peut dire, leur volume, les problèmes que pose leur développement montrent à la fois leur importance et le caractère privilégié que, dans des cas de plus en plus nombreux, revêt le transport aérien pour le marché touristique ou, pour employer un terme plus général, pour celui du déplacement d'ordre personnel.

***

C'est que non seulement le passager aérien est de plus en plus un touriste mais le touriste est de plus en plus un utilisateur de l'avion.

D'abord parce qu'il va de plus en plus loin et que, sur longues distances, l'avion est un moyen de transport indispensable ou qui emporte la préférence. Il n'est pas suffisant de constater, à la lecture des statistiques, que les Britanniques ou les Allemands utilisent d'autant plus le transport aérien — et non les moyens de surface — que leur destination est plus lointaine. Il faut aussi remarquer que les touristes vont chercher le soleil, la mer, la détente ou le pittoresque à des distances grandissantes de leur domicile ; et il est intéressant de mesurer cette évolution (5).

Ensuite, parce que rien n'est plus « périssable » que le temps de vacances. On l'économise et on l'emploie au mieux et si l'on réduit le délai de transport on peut en profiter davantage.

Enfin, parce que le touriste trouve dans l'avion des formules de déplacements, sur lesquelles se branchent souvent le prolongement des séjours, où la facilité (et ce qu'on pourrait appeler la sécurité psychologique du voyage) s'ajoute à la rapidité.

Si l'on exclut les déplacements de proximité — Canada et Mexique — 97,3 % des départs et retours d'Américains se sont, de et vers les États-Unis, effectués par avion.

(1) 4e Colloque ITA « Tourisme et transport aérien », Paris, 19, 20, 21 novembre 1970. Le Colloque a été précédé de documents préparatoires. Les Actes en paraîtront prochainement.
(2) Le tourisme aérien dans les pays de l'OCDE, 1970.
(3) Port of New York Authority. New York Transatlantic Air Passenger Market, May 1968 through April 1969, New York 1970.
(4) R. Peladan. Volume et principaux courants des I.T. par affrètement dans la région Europe-Méditerranée 1965-1969. Étude ITA 1971/1, 35 pages.
(5) En particulier W. Sauer. Le tourisme allemand dans les dix prochaines années, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, n° 4/1969 et Document ITA 1970/3, 40 pages.

Malgré la relative facilité de se rendre dans les pays méditerranéens par surface, les Scandinaves arrivent par avion en Grèce dans la proportion de 87 % et en Espagne dans celle de 80 %, proportions qui s'accroissent d'année en année.

La frontière commune entre le Danemark et l'Allemagne Fédérale les amène, dans un très fort pourcentage, à utiliser les moyens terrestres pour leurs déplacements — automobile et train — mais près de 15 % des voyages des Scandinaves se font néanmoins, pour l'ensemble des destinations (Allemagne incluse), par avion ; c'est un chiffre très élevé pour un total s'appliquant à de telles conditions géographiques.

***

Une enquête de l'*Express* réalisée près de ses lecteurs constate que, pour les vacances d'été, 13 % des personnes interrogées ont pris l'avion pour ces vacances soit en moyen principal soit « le cas échéant » ; cette proportion est de 28 % pour ceux qui sont partis en vacances à l'étranger — contre 53 % à la voiture, 4 % au train, 4 % au bateau et 11 % en « divers » (1).

***

Est-ce à dire qu'on peut parler *d'identité* entre tourisme et transport aérien et, par la même occasion, estimer que, présentement ou pour un proche avenir, le rapprochement des deux termes — ou des deux activités — sera tel qu'il ne laissera subsister que des problèmes secondaires ?

Certainement *non* et, après le bref rappel de chiffres montrant le parallélisme des évolutions, il convient de se poser des *questions* dont chacune devrait faire l'objet de recherches et de réflexions approfondies. Ces questions qui viennent à l'esprit sont nombreuses ; on n'en formulera ici que quelques-unes, sans vouloir d'ailleurs leur apporter de réponses à ce stade.

***

Le « *touriste* » *statistique et administratif* déborde largement le touriste. Tout voyageur séjournant plus de vingt-quatre heures dans un pays n'est pas un « touriste » tel que le conçoivent l'emploi courant et le bon sens. En outre, l'application des définitions varie notablement selon les pays. Edward Hudson l'a récemment montré avec humour (2).

Comment peut-on isoler réellement le *vrai touriste* au moment où les formulaires tendent à disparaître et alors que le sondage risque d'être insuffisant pour le capter ? Comment ne pas confondre le phénomène proprement touristique et celui du déplacement de quelque durée, comment rendre homogène le décompte des nuitées, toutes précisions qui montreraient sans doute un progrès plus sensible encore des voyages touristiques qu'on ne l'appréhende par des chiffres globaux et hétérogènes et qui confirmeraient un rôle plus éminent encore du transport aérien ? Comment affiner, dans les recherches et les enquêtes, le motif privé (incluant études, santé, visites familiales, etc). et la motivation touristique, au reste parfois greffée sur des manifestations et des obligations professionnelles ? Le touriste est en vacances ; mais le vacancier n'est pas toujours un touriste, du moins un touriste itinérant, de même que le touriste culturel, artistique, amateur de paysage est différent de celui qu'attirent surtout la plage, les maillots et le bronzage ? Leurs objectifs sont différents mais leurs moyens et leurs besoins de transport — comme d'hébergement — le sont aussi.

La voiture particulière demeure le grand, l'essentiel moyen de transport de vacances. Aucun chiffre précis n'est disponible sur son utilisation mais on estime généralement que 85 %, ou dans certains cas, 90 % des personnes qui partent en vacances y ont recours (3). On en connaît les raisons, parmi lesquelles on doit faire figurer une sorte d'attachement matériel et sentimental de l'immense majorité d'entre nous pour son automobile. Elle est liée à chacun comme un appendice. Il faut ajouter que, pour une famille, elle constitue un moyen de transport relativement peu coûteux.

Cette *interdépendance physique* « homme-voiture » ne s'inscrit-elle pas en partie contre le développement du tourisme aérien ? Dans quelle mesure et par quelles voies des progrès à réaliser dans les systèmes et la généralisation de locations de voitures à l'aéroport détourneront-ils le vacancier de sa propre voiture ?

Des mouvements discordants ont pu apparaître entre tourisme et transport aérien, malgré les apparences. Un très sérieux ralentissement des flux touristiques a marqué les années 1967 et 1968 ; mais la santé du transport aérien n'en a pas souffert. Au contraire, une très vive progression du tourisme se transcrit dans les chiffres de 1969 et 1970, alors même que le transport aérien donne quelques signes de ralentissement dans sa progression, pour 1970 du moins.

Comment peut-on expliquer des *discordances* ? Les corrélations qui ont été mentionnées plus haut sont-elles aussi nettes qu'on l'admet généralement ?

Parmi d'autres évolutions majeures dans les déplacements touristiques par avion, deux ont déjà pris une assez grande importance : le tourisme long courrier et les vacances secondaires. Il est fort probable que ces deux phénomènes s'amplifieront au cours des prochaines années.

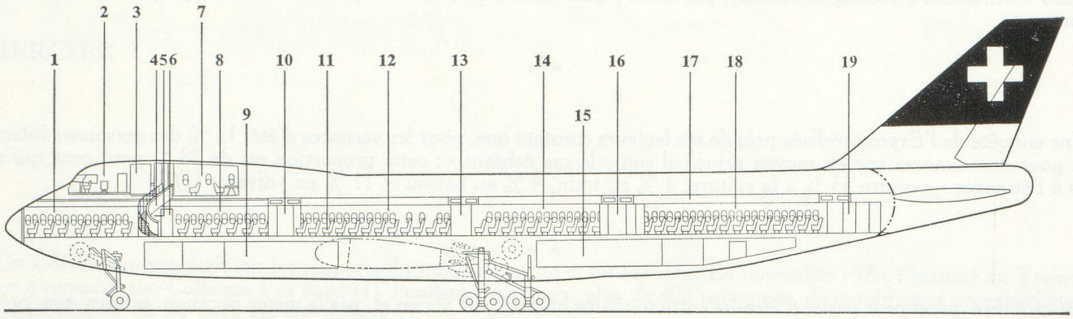
Déjà la Tunisie, l'Algérie, le Maroc ; les oasis sahariennes de plus en plus ; les Canaries et Madère s'ajoutent aux destinations désormais classiques de la région méditerranéenne dont les Baléares, la Costa Brava et d'Adriatique ont été longtemps — et restent en partie — les plus illustres pour le touriste d'Europe occidentale et septentrionale. Mais aussi l'Afrique tropicale et équatoriale, demain peut-être Madagascar et son voisinage, le Moyen Orient et l'Asie des Moussons, le Pacifique Sud deviennent des destinations touristiques, connues et parcourues par une minorité sans doute, toutefois par une minorité qui augmente avec une très grande rapidité (à partir de ces grands réservoirs de touristes que sont l'Amérique du Nord, l'Europe et le Japon — et secondairement l'Australie Nouvelle Zélande). L'hémisphère sud s'ajoutera bientôt, de plus en plus fréquemment, à l'hémisphère nord dans les voyages et circuits proposés ; les milliers de kilomètres, de part ou d'autre de l'équateur, remplaceront les centaines de milles. Et déjà retenus parmi d'autres comme des illustrations particulières de cette vogue croissante du tourisme de longue distance, quatre exemples de développements touristiques sont caractéristiques : le Népal, Tahiti-Fidji, l'Afrique orientale, le tour du monde, qui progressent constamment. Il est évident que, dans tous ces cas, l'avion n'est pas « utile » : il est l'instrument indispensable et le touriste est un aérien.

(1) L'Express. Les vacances. Enquête, octobre 1970. La proportion est la suivante, pour ceux qui sont allés en vacances à la fois en France et à l'étranger : voiture 52 %, avion et voiture 25 %, train et voiture 15 %, divers 8 %.

(2) Edward Hudson. Les grands flux du tourisme international, 4e Colloque ITA, novembre 1970, 43 pages et exposé à ce Colloque (Actes).

(3) Estimations Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) par exemple. L'enquête Express — voir ci-dessus — recoupe ces chiffres qui seraient sans doute plus élevés que ses pourcentages si l'enquête s'était appliquée à toute la population et non aux seuls lecteurs de l'hebdomadaire.

{Let us drink, who would not?
Since, through life's varied round in the goblet alone no deception is found.}
— Byron —



1 *Compartiment de première classe, avec cinéma.*
2 *Cockpit.*
3 *Toilette du salon.*
4 *Escalier conduisant au salon (première classe).*
5 *Cuisine de bord (les neuf unités de cuisine ont chacune un four et un réfrigérateur, une machine à café, ainsi qu'un chariot pour les repas et un pour les boissons).*
6 *Deux toilettes.*
7 *Première classe – salon avec bar.*
8 *Classe économique – compartiment non-fumeurs, sans cinéma.*
9 *Soute pour le fret.*
10 *Cuisine de bord – trois unités.*
11 *Fauteuils munis d'un tableau de commande permettant au passager de choisir le programme musical qui lui convient, de régler l'intensité sonore (musique et cinéma), d'allumer ou d'éteindre la lumière, d'incliner son dossier et d'appeler une hôtesse.*
12 *Classe économique – compartiment fumeurs, sans cinéma.*
13 *Quatre toilettes.*
14 *Classe économique – compartiment non-fumeurs, avec cinéma.*
15 *Soute à bagages.*
16 *Cuisine de bord – six unités.*
17 *Casier pour bagage à main.*
18 *Classe économique – compartiment fumeurs, avec cinéma.*
19 *Six toilettes.*

La Suisse, des siècles de gloire hôtelière, est heureuse d'annoncer l'ouverture de deux nouveaux hôtels géants, de première classe naturellement.

Altitude 0 à 13000 mètres.

LA SUISSE, en fait, compte déjà une bonne trentaine d'hôtels pouvant recevoir confortablement 350 personnes. Et il y a des siècles que la tâche qui consiste à nourrir en même temps, et fort bien, une quantité de gens, ne pose plus aucun problème aux fameux hôteliers suisses.

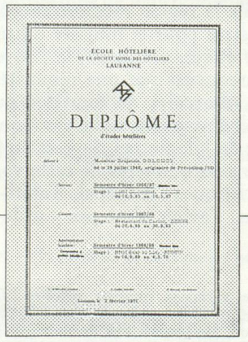
Mais l'hôtellerie suisse ne s'endort jamais sur ses lauriers. Et elle s'est avisée récemment de quelques nouveautés qui devraient soutenir, pour un bout de temps encore, sa modeste prétention d'être la meilleure du monde.

C'est ainsi que dans les hôtels de luxe «Genève» et «Zurich», qui viennent de s'ouvrir, il y a notamment des compartiments séparés fumeurs et non-fumeurs. Mieux: il y a des cinémas* spéciaux pour fumeurs et pour non-fumeurs.

Ceux que le cinéma* ne tente pas ont une autre ressource. Ils peuvent, grâce au dispositif d'écoute* dont chaque fauteuil est muni, entendre à leur gré: musique classique ou légère, jazz, pop et soul, folklore, ou simplement un fond sonore discret. Ce qui ne les prive pas de suivre des yeux les hôtesses qui s'activent autour d'eux, et les chariots garnis d'apéritifs et de cocktails qu'elles font circuler. Bref spectacle d'ailleurs: à peine les hôtes ont-ils choisi parmi les différents menus qui leur sont offerts, que déjà leur repas est servi. Appétissant, fraîchement préparé, chaud comme à la maison. Le «maître de cabine», les hôtesses et les stewards ont de tels moyens techniques à leur disposition, et il y a tant d'espace pour passer entre les sièges, qu'ils ne perdent jamais leur bonne humeur.

Soit dit en passant, ces deux nouveaux hôtels de luxe sont installés dans des avions nommés Boeing 747 B. Et ces avions survolent l'Atlantique à la vitesse de 910 kilomètres à l'heure. Mais cela ne présente pour vous aucun inconvénient. Si ce n'est de rendre votre séjour bien court.

*Par décision de l'IATA, le cinéma et l'usage de l'écouteur individuel sont soumis au paiement d'une modeste taxe.



Ceci est un diplôme de l'Ecole hôtelière suisse (il appartient à un de nos commissaires de bord). Quand on possède un tel diplôme, on est toujours un collaborateur bienvenu dans n'importe quel bon hôtel du monde entier.

GGK

De même, il est généralement un aérien s'il ajoute — ce qui est de plus en plus fréquent — à ses vacances principales (d'été, le plus souvent) un supplément de congés et de déplacements en « *vacances secondaires* » : la brièveté de ces vacances particulières l'incite à utiliser le moyen de transport le plus rapide — l'avion — s'il va chercher le soleil assez loin et même s'il va sur les champs de ski.

Enfin, il paraît très probable qu'on assistera à l'éclosion (à peine débutée), puis à l'extension des *voyages touristiques de week-end*, extension qui revêtira peut-être même parmi ses formes, une forte poussée entre l'Amérique du Nord et l'Europe (dans les deux sens) grâce à l'apport combiné des formules nouvelles de déplacements, de forfaits et de tarifs, et des appareils nouveaux — très gros porteurs et supersoniques. Cette évolution s'entrevoit déjà sur des distances beaucoup plus courtes.

Quels seront donc les prolongements, les développements — certains diront les foisonnements — de ces trois évolutions récentes ?

Elles ne pourront que conforter, en tout cas, le *poids croissant du tourisme dans le trafic et même dans la structure du transport aérien*, tourisme auquel le Directeur Général de l'IATA consacre d'ailleurs chaque année, dans son Rapport à l'Assemblée Générale, un chapitre particulier.

Ce poids touristique, inégal selon les compagnies, selon leur objectif principal, selon leurs appartenances et le contexte professionnel, national et international dont elles font partie, aura-t-il des influences profondes sur le jeu respectif de leur rôle, de leurs intérêts, de leurs rapports ? Laisse-t-il présager des luttes violentes ou des accords, des laxismes tarifaires ou des constructions concertées, des répartitions d'offres et de capacités ou une accentuation concurrentielle, des spécialisations ou une évolution vers la polyvalence, de nouvelles définitions de modalités et d'applications de champs de transport plus variés qu'autrefois ou des proliférations de cas d'espèce ?

Le consommateur — en l'occurence l'usager du transport aérien — a, pour une part importante, changé au cours de la décennie écoulée. Quels seront ses rapports avec les entreprises, dans son intérêt mais aussi dans l'intérêt général, et quels seront, compte tenu de cette évolution de clientèle (qu'elles ont largement contribué à créer) les rapports des entreprises entre elles ?

Les notions et modalités nouvelles qui s'expriment, de manière à la fois évolutive et statique, par des mots tels que forfaits, groupes, charters — directement liés au tourisme ou, du moins, aux déplacements privés — sont-elles aussi neuves qu'on croit le constater ou n'ont-elles pas, plus exactement, pris une ampleur et une dimension nouvelles qui, de toute façon, peut poser une partie des problèmes dans des termes nouveaux ?

On dénote un peu partout non seulement une tendance à l'allongement des voyages mais à celui de leur durée et, on l'a dit aussi, de leur fractionnement. Il s'y ajoute un élargissement par l'adjonction de sites nouveaux et l'apparition de nouveaux « produits » (1).

De plus, au cours des années récentes, « la balance entre voyages individuels et voyages en groupes s'est renversée » (2) dans la plupart des offres et dépliants des agences de voyages et organisateurs de tours.

Ces tendances se préciseront-elles ou une certaine lassitude apportera-t-elle diverses réactions à cette évolution ?

Tout en sachant qu'il faut éviter de se méprendre sur les faits et d'interpréter les mots de façon équivoque, on peut dire qu'on commence à passer de déplacements et séjours individuels à des réalités plus massives, tant pour ce qui concerne le transport, et bien sûr, le transport aérien, que le tourisme et les séjours.

Mais cette évolution ne détruit pas et ne doit pas condamner les *autres formes du transport et du séjour*, ni leurs autres motivations, ni ceux qui en font encore une part essentielle ou importante de leur activité. Comment y parvenir ?

Les variations saisonnières, qui accompagnent souvent les progrès du tourisme de masse (3) s'amplifieront-elles et ne poseront-elles pas de graves problèmes ou réussira-t-on à les dominer ou encore parviendra-t-on à s'en accommoder ?

Et comment demeurer attentif aux problèmes humains des transports de masse et éviter les détériorations de toutes sortes qui peuvent résulter d'une évolution par elle-même très positive ?

Des liens de plus en plus nombreux et de plus en plus étroits se tissent non seulement entre compagnies aériennes et hôtels mais *entre le transport aérien et l'ensemble des activités* de voyage, de séjours et plus généralement *de tourisme*.

Chacun en a à l'esprit de nombreux exemples, depuis l'Intercontinental Hotel Corp. de Pan Am et la chaîne Hilton de TWA jusqu'à la fusion récente entre Western International Hotels et United Air Lines. Mais ce ne sont là que les exemples les plus connus et, dans les deux sens — de l'aérien vers le tourisme mais aussi du tourisme vers l'aérien — une imbrication croissante des activités se développe. Le fait que les compagnies aériennes aient des intérêts dans plus de 80 000 chambres d'hôtels — bientôt 100 000 sans doute — dans le monde entier n'en constitue qu'une illustration (4).

Jusqu'où iront ces *imbrications* et, à la limite, ces intégrations verticales ? Sont-elles bénéfiques à chacune des parties ? N'assistera-t-on pas un jour à un reflux ? Au contraire, va-t-on vers une organisation de plus en plus globale du système « transport, séjour, distractions » ?

Et, dans ces changements de volumes, de structures, d'objectifs, dans cette transformation d'une partie considérable de la clientèle et dans cette venue de couches, de motivations et d'habitudes neuves, dans ce jeu entre les entreprises mais aussi entre les « composantes » du tourisme et encore entre le tourisme et le transport, quel est, en définitive, le gagnant ?

L'industrie du transport aérien ou l'industrie touristique, ou les deux concurremment ?

L'usager sans doute, pour le temps présent.

***

Au delà, il faut songer à l'avenir, un avenir multiforme qu'il est difficile de prévoir mais pour lequel il faut sauvegarder toute une série de réalités et de valeurs et préserver certains équilibres : équilibre humain et cadre de vie ; équilibre entre les objectifs, les besoins et les moyens ; équilibre entre le touriste et celui dont la motivation n'est pas seulement le séjour touristique, équilibre économique et financier des entreprises — de tourisme et de transport — ; équilibre de l'homme et de la nature.

A ces réalités et à ces valeurs, malgré les progrès que cette réflexion sommaire sur le thème tourisme et transport aérien fait apparaître, une organisation insuffisante comme une organisation excessive risqueraient peut-être de porter atteinte.

(1) Le Club Méditerranée en est un remarquable exemple. Il commence d'autre part à prévoir également, à côté de ses réalisations bien connues, quelques possibilités et mouvements inverses de personnalisation de séjours. Cf. Études et exposés d'Edmond de Rothschild, Gérard Blitz (Fondateur et Directeur Général du Club Méditerranée) et Vladimir Raitz, Président d'Horizon Ass. Travel au 4e Colloque ITA, novembre 1970.

(2) Évolution du produit touristique : l'exemple d'une agence de voyages française. Bulletin ITA, n° 32, 14-9-1970. Du même auteur, Jacques Lauriac, de l'ITA « La demande touristique, recherche économétrique », 4e Colloque ITA, 1970, 140 pages.

(3) Et qui créent de si sérieuses difficultés aussi bien aux transporteurs qu'aux activités touristiques. On pourra se référer à Jean Mercier, Nouvelles générations d'avions et variations de trafic, Étude ITA 1967/5, 31 pages et à Géo Besse et Georges Desmas, Creux et pointes de trafic dans le transport aérien, Étude ITA 1967/88, 107 pages et 1 volume d'annexes.

(4) Voir en particulier Edward Hudson, de l'ITA. Les liens entre compagnies aériennes et hôtels, Étude ITA 1969/4, 47 pages et, en préparation, Intégration verticale dans l'industrie des voyages, Étude ITA prévue pour début 1972.