

# Les premières lignes aériennes au Sahara

Le Sahara, troisième plus grand désert du monde après les déserts polaires, était, au XIX<sup>e</sup> siècle, « un continent ignoré » des Européens. Pour y voir naître un siècle plus tard des lignes aériennes, il faudra une logistique à terre, avec notamment des cartes et bien sûr, des machines volantes et des hommes.

## Premières explorations du Sahara

Seule l'école juive de cartographie des Baléares avait dressé, au XIV<sup>e</sup> siècle un atlas de pistes des caravanes, par des récits recueillis, comme celui de l'explorateur berbère Ibn Battuta. Juste avant 1830 arrive le temps des explorateurs européens ; au Sud, René Caillé sera le premier à entrer à Tombouctou et à en revenir vivant ! Parti du Sénégal par le fleuve, il y cherchait un foyer intellectuel et religieux réputé mais hélas, il ignorait sa destruction par le sultan de Marrakech en 1592 ; il ne trouva que ruines et le sort pitoyable des esclaves noirs ; il repartira déçu pour Tanger via le Sahara, avec une livraison d'esclaves maltraités. A cette époque, le major anglais Laing parti de Tripoli y trouva la mort et l'Allemand Barth, plus tard, explora aussi la région ; son récit de voyage inspirera Jules Verne pour « Cinq semaines en ballon » ; au XIX<sup>e</sup> siècle, l'avenir dans les airs semblait passer par la montgolfière.

A l'Ouest, l'Allemand Lenz, conseillé par le rabbin

Mardochee qui aida aussi le père de Foucauld dans son exploration, fut en 1880 le premier Européen à entrer à Tindouf. Il fut suivi 7 ans plus tard de Camille Douls, explorant la partie peuplée de

Maures avec lesquels il vivra ; leurs récits et leurs relevés topographiques furent bien utiles à la ligne Latécoère Casa-Saint Louis. A l'Est, Duvuyrier, après un passage à Laghouat et Ghardaïa, sera en 1860 le premier Européen à El Goléa, puis à Ghadamès, où il vivra avec les Touareg ; il prépara comme le fit avec succès Charles de Foucauld pendant 12 ans, un dictionnaire Franco-Touareg. Ainsi on commença à avoir des cartes de pistes, des relevés, des récits fort utiles pour les machines volantes qui arriveront en Afrique du Nord, cinquante ans plus tard !

## Premiers essais en vol

Louis Mouillard, né en 1834, se retrouve à exploiter, à 20

ans, la ferme de son père (à l'origine, marchand de tissus à Lyon) à Baba Ali près d'Alger ; étudiant les vols d'oiseaux, il monte un planeur qui « volera » 40 minutes en 1865 ; c'est une première en Afrique. Il écrit « l'Empire de l'air », encyclopédie qui inspirera les frères Wright, Capazza, Fabre et Clément Ader ; à tel point que ce dernier en 1882 ira voir voler les vautours en Algérie, avant de construire son « Avion » à moteur en 1890. A Marseille, Louis Capazza né avec « Cinq semaines en ballon » en 1886, un siècle après Montgolfier,



Louis Mouillard



Première liaison aérienne Alger - Tamarasset.

tente une première liaison en ballon Marseille La Plaine - Corse, avec Fondère ; son ami Livrelli tentera le vol vers l'Afrique, en vain. Enfin, en novembre 1906 sur la pelouse de Bagatelle à Paris, Santos Dumont vole en avion à moteur, devant témoins, sur une distance de 220m (à une vitesse de 41km/h, à 6m du sol), 3 ans après les essais des frères Wright ; le 25 juillet 1909 c'est Blériot qui franchit la Manche.

### Premières traversées Algérie-Sahara

Selon la précieuse documentation de Pierre Jarrige, « l'aviation en Afrique du Nord », auquel nous nous référons souvent, l'Algérie suit ; en octobre 1909 est créé l'Aéro-Club d'Alger (celui d'Oran quelques mois plus tard) ; deux garagistes, René Métrot et J. Marcé aménagent un aérodrome au Caroubier, « l'Hippodrome d'Alger ». Ils commandent un biplan Voisin livré par bateau et le 18 novembre, Métrot fait son premier vol sur le sol algérois et africain. Les choses vont aller vite ; à peine quatre ans plus tard, Roland Garros, à 25 ans, effectue en septembre 1913 la première traversée aérienne sans escale de la Méditerranée, Saint-Raphaël - Bizerte sur un Morane-Saulnier en 7h53 ; un an avant, une première escadrille militaire d'avions amenés par bateau jusqu'à Alger s'est installée à Biskra ; elle volera jusqu'à Touggourt et Ouargla.

En 1910 Henri Fabre fait voler le premier hydravion sur l'étang de Berre. Dès 1914, la Marine disposait de 8 hydravions, d'un centre école à Saint Raphaël ; l'aviation a connu un extraordinaire développement à titre militaire pendant la Grande

Guerre. Et en 1917 elle avait plus de 50 centres d'hydravions notamment en Algérie. L'école d'aviation créée à Istres en 1917, avait 500 avions en 1918, la Marine avait une trentaine de ballons dirigeables, fabriqués à Paris. Certains étaient arrivés à Aubagne ( via Lyon Bron ) puis via Minorque, à Baraki, près d'Alger; le premier vol Aubagne-Baraki aura lieu en novembre 1917 en 10h30. Ce n'est qu'en 1919 qu'on aura la première traversée aérienne directe Marseille-Alger en hydravion par Roger et Coli ; une deuxième escadrille s'installera en 1919 à Ouargla et volera jusqu'à In Salah.

En 1917, un ingénieur de 34 ans, Pierre Latécoère décroche à Toulouse un marché de l'armée pour son entreprise, la fabrication en sous-traitance de 1000 avions Salmson et de Breguet 14 à moteur Renault. La guerre finie, Latécoère, face à l'important parc d'avions devenus inutiles, rêve de lignes civiles de courrier comme Toulouse - Buenos Aires. Appuyé par Lyautey, il propose dès 1919 un premier tronçon des lignes Latécoère Toulouse - Perpignan - Barcelone - Casablanca-Rabat, de



Rallye aérien Algérie - Grand Erg.

courrier pour l'instant, prolongé en 1925 vers Dakar avec des pilotes comme Daurat, Mermoz puis Saint Exupéry. Celui-ci en poste au Cap Juby, au Sahara espagnol en 1926, immortalisera cette aventure deux ans plus tard dans « Courrier Sud » et en gardera une trace dans toute son œuvre jusqu'au « Petit Prince » ; la première liaison Latécoère Marseille-Alger via Barcelone est ouverte en 1923.

Le général Laperrine, lui, rêve d'un raid autour avions d'Alger vers Tombouctou - Dakar : le 27 décembre 1919 un convoi d'autos Renault et autres, part de Touggourt et arrive un mois plus tard à Tamanrasset.

Début 1920, des Breguet 16 doivent les rejoindre d'Alger ; c'est un échec partiel. Celui de Laperrine sera accidenté et le général sera enterré à Tamanrasset à côté du Père de Foucauld, assassiné en 1916 ; les autres avions atteindront Tombouctou.

Un raid est loin d'être l'amorce d'une ligne aérienne ; quoique l'un des participants, Jean Dagnaux, âgé de 27 ans, mutilé de la guerre avec une jambe de bois, créera après un raid réussi France-Madagascar, la Compagnie Transafricaine d'Aviation qui deviendra plus tard Air Afrique.

Mais dès 1922 une société, « le Réseau Aérien Transafricain », exploite une première ligne, pour peu de temps, Alger-Sétif-Biskra en 3 heures ( au lieu des 18 en train ) amenant, dans un des hôtels de la Transat des touristes dits d'hivernage tels que W. Churchill et des artistes venus de métropole comme Matisse, Gide ou Dinet. Lena Bernstein, née à Leipzig en 1906, installée à Alger avec ses parents, après un Istres-Alexandrie en 1929, tentera un Paris-Bassorah en 1932 qui finira à Biskra.

En 1926 Lyautey, président du Comité Français de propagande aéronautique, veut introduire l'aviation dans la vie normale du pays. Il y a alors en France cinq compagnies dont Latécoère et sa filiale France - Algérie, en tout, près de 300 avions et hydravions dont la moitié Latécoère. L'État appor-



*Affiche d'époque  
de la compagnie Transafricaine d'aviation.*

te une aide annuelle de 21 millions à la ligne Toulouse-Dakar et six autres pour aller jusqu'en Amérique du Sud ; l'aide est insuffisante, Latécoère vendra ses lignes à M. Bouilloux-Lafont et ainsi naîtra l'Aéropostale, plus importante Compagnie du monde en 1927.

Plus tard, il y aura une « Croisière noire » aérienne, avec l'escadre Vuillemin partie d'Istres avec 28 avions Potez 25, en novembre 1933 vers Rabat, Colomb-Béchar, Adrar, Bidon 5, Gao, survolant la piste des

caravanes et au delà vers Dakar et l'AOF avec retour par Adrar, El Goléa, Touggourt, Tunis, Alger.

### **La Transsaharienne**

Après le succès de la mission Citroën en 1923, à laquelle ont aussi participé Georges et René Estienne, Gaston Gradis, industriel, fonde la Compagnie Générale Transsaharienne ( CGT ) dont le général Estienne, le père de Georges et René, est président. Le but de la CGT est de reconnaître et d'équiper, fusse avec des bidons, une route transsaharienne devant convenir plus tard à l'établissement d'une ligne aérienne : Colomb Béchar-Reggan ( la nationale 6 aujourd'hui ) jusqu'à Gao, au Soudan.

Le réseau de radio et de postes de ravitaillement permet de créer, le 17 octobre 1934, le premier service postal aérien régulier ( d'autres tenteront une ligne d'Ouargla vers Djanet ). En 1935, La CGT assure de Colomb-Béchar à Gao et Niamey, avec prolongement sur Cotonou, un service aérien bimensuel qui survole constamment, après escale nocturne à Reggan la piste balisée sur les 1.300 km

**Service hebdomadaire ETÉ 1936 et bagage nouveau avis**

Service hebdomadaire		ETÉ		1936 et bagage nouveau avis	
Service	HEURE	CHARGES	HEURE	Service	HEURE
Paris	10h 00	Oran	10h 00	Paris	10h 00
Oran	10h 00	Alger	10h 00	Alger	10h 00
Alger	10h 00	Brazzaville	10h 00	Brazzaville	10h 00
Brazzaville	10h 00	Congo	10h 00	Congo	10h 00
Congo	10h 00	Niamey	10h 00	Niamey	10h 00
Niamey	10h 00	Dahomey	10h 00	Dahomey	10h 00
Dahomey	10h 00	Cotonou	10h 00	Cotonou	10h 00
Cotonou	10h 00	Dakar	10h 00	Dakar	10h 00
Dakar	10h 00	Paris	10h 00	Paris	10h 00

*Horaires et tarifs en vigueur le 1er mai 1936*

*Horaire aimablement transmis par le Musée Air France.*

séparant cette oasis de Gao. Cette piste, au long de laquelle on peut atterrir sans difficulté, permet aux avions de traverser la région désertique avec la certitude de recevoir des secours en cas de panne. Le tarif des passages est de 3.850 francs de Colomb Béchar à Gao, 75 % plus cher que le bus. Il est accordé une franchise de bagages de 10 kg contre 30 en autocar, mais en deux jours au lieu de cinq.

**De l'Algérie au Congo**

Suite à la crise économique des années 30, Air France naît en 1933 de l'union de compagnies aériennes, dont Aéropostale qui a déposé son bilan. Jean Mermoz en sera le chef pilote ; D. Daurat créera la postale, « la Bleue » ; Air France reprend une ligne quotidienne avec passagers, Marseille-Alger.

La compagnie de Jean Dagnaux prend le nom d'Air Afrique ; la ligne Alger-Brazzaville est ouverte pour la poste en 1934, avec un Bloch 120. Six mois plus tard, elle est ouverte aux passagers. Fin 1935, la liaison est faite avec Tananarive, le rêve de Jean Dagnaux est accompli ! De son côté, la Sabena parvient à ouvrir en 1935 une ligne vers le Congo belge, passant par Oran, afin de ne pas concurrencer Air Afrique qui assure la correspondance d'Air France à Alger. Un départ a lieu toutes les semaines dans chaque sens. Il est assuré alternativement par la Régie Française Air-Afrique et par la Société belge Sabena.

Dans le sens Europe-Congo, l'horaire français comporte un départ le samedi d'Alger, arrivée à Gao le lendemain (au lieu d'une semaine par bus), à Niamey et Zinder le lundi. Dans le même sens, l'horaire belge comporte un départ le vendredi de Bruxelles, avec escale le même jour à Marseille et Alicante, arrivée à Oran le vendredi. Départ d'Oran le samedi, arrivée à Gao et Niamey le dimanche et à Zinder le lundi.

Avec le développement d'Air Afrique et de la Sabena, la CGT abandonne les vols au départ d'Alger et d'Oran, seule subsiste la ligne Reggan-Gao cédée à l'Aéro-maritime, filiale de la compagnie maritime des Chargeurs Réunis, en juin 1935 ; cette dernière exploitera, en complément d'Air Afrique, un Niamey Cotonou au Dahomey, en attendant un Dakar-Cotonou en 1937.

Côté transport aérien, à l'inverse de la CGT, la SATT tient à la

disposition des touristes qui désirent traverser rapidement le Sahara des avions particuliers à 2 ou 3 places. Au Sud d'El Goléa, le tarif est de 3,40 frs le kilomètre parcouru pour les avions à deux places et de 3,90 frs pour ceux à trois places. Ce tarif comporte en plus une immobilisation de 200 francs par jour, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus.

Mais en 1939, la guerre arrive. A la déclaration de guerre, Jean Dagnaux a repris du service ; il sera abattu dès 1940. La Régie Air Afrique est démantelée début 1941 et la ligne d'Alger à Niamey continuera jusqu'au débarquement de 42, depuis Marseille, sous le numéro AF 271.

Civils et militaires avaient créé avec leur enthousiasme pour les échanges et la communication, avec leur sueur, leur sang et leurs larmes, de manière indélébile ces outils et méthodes de rapprochement des hommes dans le désert.

*Jean-Pierre Marciano*

**Bibliographie sommaire**

- J'ai vu naître l'aviation* ; d'H. Fabre ; Guirimand, 1980
- L'Aéropostale* de B Heimermann ; Arthaud, 2010
- L'exploration du Sahara* de J-M Durou ; Actes Sud, 1993
- Aviation-Algérie*. P. Jarrige
- Musée Air France ; Musée de l'Air*, Revue Icare.
- Guide du tourisme en Afrique Occidentale, 1935*, publié par le Gouvernement Général