

L'AVIATION COMMERCIALE

Le 22 avril 1922, un Doran AR de la Société du réseau transafricain effectue le vol inaugural Alger - Biskra. Cette première ligne aérienne cessera son activité le 1er juin 1923 et, entre-temps, les Lignes aériennes Latécoère essaient plusieurs trajets pour relier la métropole à l'Algérie selon une bretelle de la ligne Toulouse - Maroc. La médiocrité des avions mis en oeuvre rend l'entreprise difficile ; quelques vols sont effectués à partir du 6 octobre 1922 entre Casablanca et Oran par des Bréguet 14 et des Latécoère 15. La ligne Alicante - Oran est ouverte le 10 avril 1924 avec des hydravions Lioré-Olivier H13 ; ces mêmes hydravions sont mis en service sur Alicante - Alger le 15 mai 1925. Cette dernière ligne sera fermée en décembre 1925, alors que les vols sur Oran cesseront fin 1927. Le survol de la Méditerranée par les vétustes H13 n'a amené que des déboires et leur exploitation n'est qu'une suite de pannes et de naufrages.

Les efforts sont alors reportés sur le trajet Marseille - Alger qui est exploité, à partir du 22 août 1928, avec les hydravions SPCA 63 *Météore*, Latécoère 21, puis CAMS 53 et 58, avec escale aux îles Baléares, par la Compagnie générale Aéropostale (anciennes lignes Latécoère). Cette ligne n'est ouverte aux passagers que le 1er juin 1934, avec la mise en service des hydravions Lioré-Olivier 242 par la Compagnie Air France nouvellement créée, qui utilisera ensuite des Bréguet 530 *Saïgon*. Malgré l'emploi d'hydravions de plus en plus perfectionnés, plusieurs incidents et accidents graves sont enregistrés sur ce trajet. La ligne Toulouse - Casablanca, assurée par des trimoteurs Dewoitine 333 ou des bimoteurs Bréguet 293, fait escale à Oran à partir du 13 juillet 1935.

D'autres compagnies s'efforcent de créer un réseau aérien : Compagnie générale Transsaharienne (du général Estienne) sur Alger - Gao et Bône - Tunis en 1935, Société des transports tropicaux (du baron Wauthier) vers l'Afrique noire, Air-union sur Bône - Tunis, Air Sahara vers Ouargla et Djanet...

Seules, les Lignes aériennes nord-africaines (LANA), créées par Henry Germain, originaire de Mouzaiaville, obtiennent un certain succès. Le 6 décembre 1934, le chef-pilote Georges Descamps inaugure la ligne Alger - Oran avec un Farman 190 ; l'arrivée d'un Fokker VII permet d'ouvrir la ligne Alger - Bône le 20 avril 1935, avec escale à Constantine. Les Farman 190 sont remplacés par des bimoteurs De Havilland 84 *Dragon* et la ligne est prolongée jusqu'à Tunis le 7 novembre 1935. Les LANA, remarquablement bien organisées, obtiennent une très bonne régularité et fonctionnent sans incident jusqu'à la fin 1936. Cependant, la concession de la transversale nord-africaine leur est retirée au profit d'Air Afrique.

La Régie Air Afrique est l'oeuvre du commandant Jean Dagnaux qui avait entrepris toute une série de voyages aériens à travers l'Afrique à partir de 1919. Il fonde, en 1928, la Société transafricaine de navigation aérienne avec le chef-pilote Charles Poulin et prépare l'itinéraire Alger - Brazzaville. La Société Transafricaine devient Régie Air Afrique, puis Air Afrique. Après plusieurs vols expérimentaux avec ses trimoteurs Bloch 120, Air Afrique prend des passagers à partir de mai 1935 sur la ligne Alger - Brazzaville, avec escales à El Goléa et Aoulef. La ligne est prolongée, le 9 novembre

1936, jusqu'à Madagascar. A partir de février 1935, la compagnie belge SABENA utilise, en partie, le même trajet pour relier Bruxelles à Kinshasa (Congo Belge) avec des trimoteurs Fokker VII, puis Savoia S83. Air Afrique reprend la transversale Oran - Tunis, ouverte par les LANA, le 15 avril 1937 et reçoit des bimoteurs Caudron 444 *Goéland*, Potez 56 et Lockheed 14 *Electra*.

Durant la guerre, les réseaux et les matériels d'Air France et d'Air Afrique sont repris par le Service civil des liaisons aériennes (Vichy), puis, après le débarquement allié, par les Lignes aériennes militaires dirigées par Lionel de Marmier. Maison-Blanche devient alors la plaque tournante de tout le trafic africain et méditerranéen.

Après la guerre, le développement économique de l'Algérie permet à l'aérodrome de Maison-Blanche de rester une escale importante desservie par plusieurs compagnies, dont Air France qui met en oeuvre des Douglas DC3 et DC4, des Junkers 52, des Bloch 165 *Languedoc* et des Lockheed *Constellation*. En plus de la Compagnie générale Transsaharienne, d'autres entreprises nouvellement créées assurent les lignes intérieures, quelques liaisons avec la métropole, ou des transports à la demande avec des Junkers 52, des Douglas DC3 ou des Bristol *Freighter* : Avions bleus, Transports aériens intercontinentaux, Société des transports aériens, Air océan, Compagnie algérienne de transports aériens, Aérotec, Escadrille Mercure... Maison-Blanche sert également d'escale aux compagnies étrangères : TWA, Société des transports libanais, LAMS (Angleterre)...

Début 1947, apparaît la compagnie Air-Algérie qui, créée sous l'impulsion de Jean Lignel, se hissera rapidement au niveau des principales compagnies aériennes mondiales et assurera, avec Air France, la plus grande partie du trafic vers la métropole au départ d'Alger, Oran ou Constantine.

Le quadrimoteur Bréguet 763 *Provence*, familièrement appelé *Deux-ponts*, est mis en service par Air France en mars 1953. La même compagnie met en service le biréacteur SE 210 *Caravelle* sur la ligne Alger - Paris le 15 décembre 1959, suivie de peu par Air Algérie en janvier 1960.

A partir de 1955, avec la découverte du pétrole et le début de la rébellion, les besoins en transport aérien de personnel et de frêt augmentent considérablement et l'Algérie et le Sahara se couvrent d'un réseau très dense, alors qu'un véritable pont aérien est mis en place sur la Méditerranée ; pont aérien qui connaîtra son maximum d'activité durant les moments dramatiques de l'exode.