

Les premières lignes aériennes au Sahara

Le Sahara, troisième plus grand désert du monde après les déserts polaires, était, au XIX^e 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^e 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^e 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 - Tamarassat.

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

