

IV. — AVIATION COMMERCIALE TUNISIENNE

L'OPINION TUNISIENNE EST SAISIE DU PROBLEME DE L'ORGANISATION DU RESEAU AERIEN DU PAYS

Déjà El-Aouina est la tête de lignes nombreuses en direction de la France, de l'Afrique du Nord et du proche Orient.

Les liaisons régulières de la Tunisie sont les suivantes :

- Tunis/Ajaccio - Marseille - Paris
- Paris/Tunis - Tripoli - Le Caire - Beyrouth

- Tunis/Bône - Alger - Oran - Casablanca
- New-York/Tunis - Tripoli - Le Caire.

Pendant l'année 1946, 3276 avions de commerce ont pris leur départ de la base d'El-Aouina. Le trafic se résume ainsi :

(poste kg. — fret kg.)

	Passagers			Fret			Poste		
	Départs	Arrivées	Transit	Départs	Arrivées	Transit	Départs	Arrivée	Transit
1944.....	3.199	3.554	4.014	13.197	9.148	34.232	51.305	67.456	112.820
1945.....	4.659	4.335	3.383	13.381	27.148	47.592	55.375	84.437	81.112
1946.....	10.157	10.468	9.641	64.650	124.200	104.200	Arrivées	107.570	107.170

Il faut noter la création de nouvelles compagnies aériennes Françaises (TALR - Socotra - TAI - SANA - LASO - Aigle Azur) assurant la

liaison avec la Métropole. Leur activité pendant le 4^{me} trimestre est résumée ci-dessous :

	Nombre de voyages	Passagers		Fret	
		Tunis	en transit	Tunis	en transit
Arrivées.....	101	669	418	30.533	136
Départs.....	101	431	418	40.826	136

Activité de nouvelles lignes étrangères (C^o Li-banaise - Cassar-Cooper) :

	Nombre de voyages	Passagers		Fret	
		Tunis	en transit	Tunis	en transit
Arrivées.....	16	24	251	661	2.240
Départs.....	16	23	251	»	2.240

Il manque aux réseaux ci-dessus une série de lignes qui existaient avant guerre :

- Tunis/Constantine
- Tunis/Italie
- Tunis/Malte
- Tunis/Fezzan - Afrique Centrale.

Il n'appartient pas à la Tunisie de fixer la réouverture de ces lignes qui dépend d'événements extérieurs. L'effort tunisien doit porter à la fois sur la création d'un service avions cargos « à la demande » et sur les lignes intérieures.

La Tunisie peut exporter vers la France et vers les capitales européennes des primeurs très hâtifs dont le prix de vente assurera largement la couverture du fret aérien.

1° Avions cargos

La Tunisie ne peut pas s'en remettre à des entreprises extérieures du soin d'assurer son service d'avions cargos. De telles entreprises seraient absolument maîtresses du fret et sélectionneraient à leur profit nos exportations. *L'on a pas intérêt à dissocier l'exploitation d'avions cargos des lignes régulières.* Les frais généraux sont d'autant mieux couverts qu'ils sont répartis sur une activité plus étendue. C'est pour cela que le projet de la création d'avions cargos est intimement lié à celui du développement des lignes intérieures tunisiennes.

2° Lignes intérieures tunisiennes

Il existe déjà une ligne intérieure Tunis/Sfax

- Gabès - Medenine - Djerba, insuffisante pour satisfaire la demande.

Trois solutions pouvaient être envisagées, elles l'ont été devant le Grand Conseil de la Tunisie.

- création d'une entreprise dépendant de la C^o Air France, c'est-à-dire de la Métropole;
- création d'une entreprise proprement tunisienne;
- réalisation d'une compagnie mixte.

Il est difficile d'intéresser *Air France*, dont l'effort porte sur des lignes principales très chargées. Les lignes d'intérêt local tunisien restent secondaires pour la grande Compagnie Française. D'où la nécessité de confier à une *entreprise spéciale* l'exploitation des lignes régulières qui nous intéressent.

La Tunisie ne peut pas créer une entreprise de transports réguliers indépendante de l'Etat Français. C'est évident pour les lignes extérieures où l'ouverture du trafic dépend des accords internationaux conclus par le Gouvernement Français. C'est vrai aussi pour les lignes intérieures. L'on ne peut renoncer au concours inestimable qu'apporte *Air France* par son personnel, son expérience commerciale, son infrastructure, ses réserves de matériel.

Le point de départ est la ligne intérieure Tunis/Sfax - Gabès - Medenine - Djerba et le service hebdomadaire de la ligne Tunis/Thélepte - Gafsa - Tozeur.

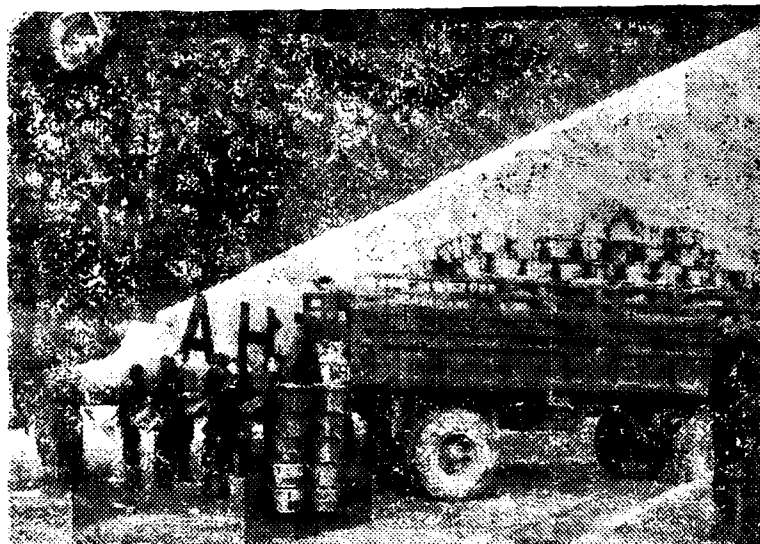
Ce réseau une fois mis au point il sera possi-

ble de créer par la suite d'autres services réguliers, Tunis/Malte, Tunis/Italie et Tunis/Afrique Centrale par exemple.

Le capital nécessaire est évalué à environ 100 millions de francs constitué par trois parts égales :

Air France, Gouvernement Tunisien et capitaux privés.

La phase finale des discussions est abordée. La Tunisie a acheté 4 avions Dakota provenant des surplus américains.



LE CHARGEMENT D'UN AVION-CARGO

WORMS & C^{ie}

Représentants Généraux et Agents en Tunisie
des Compagnies Aériennes suivantes :

Compagnie de Transports Aériens Intercontinentaux
(Société Anonyme à participation ouvrière)

London Aéro Motor Service Ltd.

Skandinavian Airways

e tc....

Transports forfaitaires à la
demande sur tous itinéraires
en Europe, Afrique du Nord
et toutes Colonies Françaises
et Etrangères.

AVIONS SPÉCIAUX TUNIS - LYON

à SFAX :

Avenue de Picville
B.P. 154 Tel. 7.22

à TUNIS :

26, Av. Stéphen Pichon
Tél. 34.60



20 FAUTEUILS CONFORTABLES

TUNIS - CALVI
NICE - LYON
DIJON - PARIS

Départs spéciaux à l'occasion de la
Foire de Lyon du 12 au 21 Avril

Départs spéciaux pour
PALERME - NAPLES
ROME et MALTE



Billets et renseignements à

L'AGENCE

37, Rue Charles-de-Gaulle
Téléph. 50.21

ET AGENCE WAGONS LITS-COOK