

# L'AERODROME DE TUNIS EL - AOUINA <sup>(1)</sup>

## LES TRANSPORTS COMMERCIAUX

La définition du transport commercial, fournie par la Convention Internationale de Chicago, déjà citée, précise que :

- possède ce caractère tout transport par air, contre rémunération, de passagers, de marchandises ou de courrier postal.

Cette définition fournit une énumération de la nature des chargements admis à bord des avions qui se livrent aux transports commerciaux.

Cette distinction dans la nature des transports sera adoptée dans l'exposé qui concerne l'aérodrome. Il y aura lieu de scinder les transports commerciaux en deux catégories :

- d'une part, le transit aérien;
- d'autre part, les transports locaux.

Le transit aérien est une forme de l'activité commerciale de l'aérodrome qui résulte de l'utilisation des pistes et des installations par les appareils pour des escales intermédiaires sur un trajet déterminé.

Les transports locaux sont ceux qui chargent à Tunis pour une destination intérieure ou extérieure à la Tunisie ou pour lesquels Tunis constitue le point de débarquement du principal du chargement.

### LE TRANSIT AERIEN

Cette activité de l'aérodrome revêt principalement un caractère technique et accessoirement une forme commerciale, basée actuellement sur le transport des passagers. Le caractère technique résulte de l'obligation où se trouvent les Compagnies qui exploitent de longs trajets, de jalonner leurs lignes, d'arrêts intermédiaires, pour permettre le ravitaillement des avions et des occupants, équipages et passagers.

---

(1) Cf. Bulletin Economique et Social de la Tunisie N° 40 (Mai 1950).

A l'ouverture d'une ligne aérienne, lorsque la longueur des étapes successives a été fixée suivant les nécessités techniques d'exécution des vols, les Compagnies aériennes choisissent les aérodromes qui répondent le mieux à leurs intérêts commerciaux. Leur choix se portera sur ceux qui leur offrent des possibilités d'embarquement ou de débarquement de passagers et de fret d'appoint — donc à proximité de grands centres commerciaux et à population importante — où, dans le cadre des conventions qui régissent les transports, elles bénéficieront du maximum possible des droits pouvant leur être ouverts, et enfin lorsque les installations de l'aérodrome répondront aux deux qualités de confort au sol et de sécurité des arrivées et des départs par tous les temps et à tout instant.

Tous les aéroports importants ouverts aux Compagnies aériennes internationales sont pourvus d'équipements techniques sensiblement identiques qui permettent aux appareils de les utiliser à leurs convenances.

Le caractère attractif d'un aéroport résidera alors dans les intérêts commerciaux, dans les avantages de toute nature offerts aux Compagnies et dans le confort mis à la disposition des passagers aériens.

Il est certain que le transit aérien ne présente pas, du point de vue strictement commercial, un intérêt particulièrement grand. Le chargement d'appoint ne peut être important puisque l'avion, utilisé dans les meilleures conditions d'exploitation, emporte au départ la charge maximum destinée au point d'atterrissage terminus.

Cependant, le transit constitue une source de revenus pour le commerce local et pour l'Etat.

Le commerce local, représenté par les concessionnaires commerçant sur l'aérodrome, procède à la vente d'articles typiquement tunisiens qui intéressent le passager par le caractère de souvenir qui y reste attaché et l'originalité de leur conception.

Des produits alimentaires sont consommés sur place ou sont emportés à bord des avions pour être délivrés aux passagers au cours du vol.

Des correspondances postales sont régulièrement expédiées par les passagers des longs courriers.

On peut noter qu'en 1949, les avions de compagnies aériennes étrangères régulières — T. W. A., K. L. M. — passent chaque semaine par El-Aouina. Ces avions amènent des devises à change plus élevé que le franc.

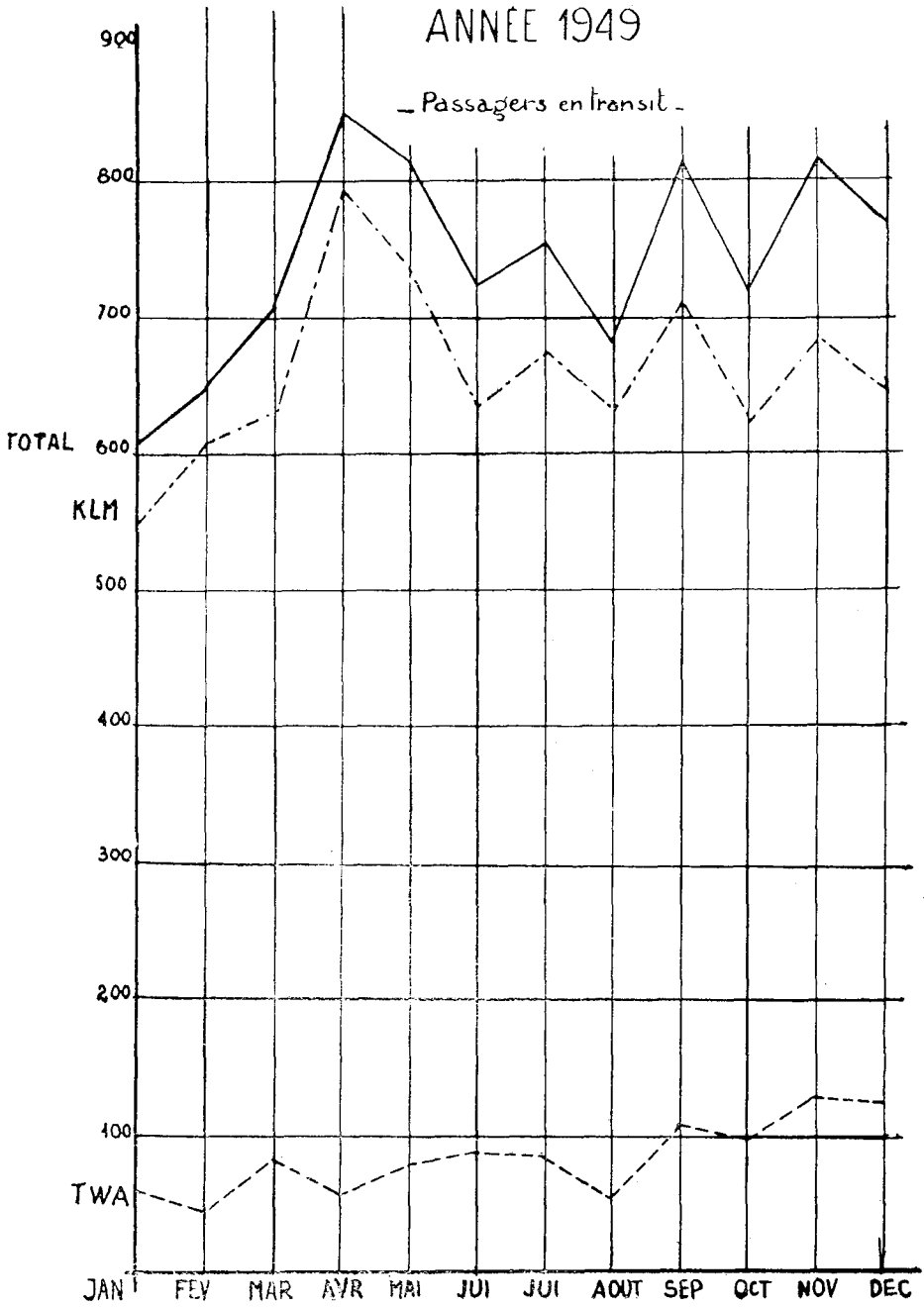
Si le commerce local ne bénéficie pas immédiatement et directement de cet apport, il est compréhensible que les rentrées de ces devises créent un appoint supplémentaire aux disponibilités de la Régence pour des opérations commerciales avec ces nations.

En résumé, le développement du transit est basé :

- sur les avantages techniques de l'aérodrome;
- sur les possibilités d'échanges commerciaux avec la Tunisie;

# ANNÉE 1949

- Passagers en transit -



— sur le confort de ses aménagements hôteliers et d'attente du départ;

— sur les facilités d'achats offertes aux passagers pendant leur séjour dans les locaux qui leur sont réservés.

Les avantages techniques seront exposés dans la partie qui concerne l'activité aérienne.

Les mouvements passagers ont donné en 1949 les résultats suivants (voir graphique : *Passagers en transit*).

Les deux compagnies étrangères T. W. A. : américaine - et K. L. M. : hollandaise — ont un trafic transit passagers régulier.

La K. L. M. exploite la ligne Amsterdam-Johannesburg et retour et ses passagers sont en général embarqués pour la totalité du voyage.

La T. W. A. exploite la ligne New-York-Le Caire et vice-versa. En général, la plus grande partie des passagers en provenance de New-York débarque à Lisbonne et sur le trajet inverse embarque à partir de cette Capitale.

On ne saurait tirer de conclusions, ni rapprocher les graphiques des deux Compagnies, ni essayer de les comparer, les caractéristiques d'exploitation de leurs lignes sont profondément différentes.

Les statistiques du trafic Passagers en Transit pour les trois dernières années fournissent les chiffres ci-après :

ANNEE	Passagers transit	Total général annuel des passagers	Pourcentage transit Total
1947 .....	31.434	73.019	43 %
1948 .....	6.843	67.755	10 %
1949 .....	19.242	89.057	21 %

La diminution brutale du pourcentage en 1948 a eu pour cause le départ de la Compagnie belge S.A.B.E.N.A., départ provoqué par la création de l'aérodrome de Libengue (Congo Belge) qui s'est substitué au terrain de Kano (Nigéria du Nord) dans le trafic de cette Société.

Le nombre total des passagers qui sont passés en transit sur l'aérodrome est de 19.242. Dans ce nombre sont inclus les ressortissants français utilisateurs des lignes longs courriers de la Société Nationale Air France, ainsi que ceux qui passèrent fortuitement.

Le graphique ci-contre a été établi en vue de faire ressortir l'intérêt commercial qui s'attache aux escales des avions étrangers réguliers.

Les résultats vérifiés sur l'aérodrome font ressortir à peu de choses près pour 1949 :

— le passage en transit de 19.000 passagers;

— des opérations directes de change s'élevant à 1.500.000 francs

et ayant porté sur les monnaies suivantes : Livres Sterling, Livres Sud-Africaines, Dollars;

- une livraison de produits alimentaires de 4.000.000 de francs;
- des ventes de produits et articles de 100.000 francs;
- des taxes perçues aux comptes divers d'utilisation de l'aéroport de 5.500.000 francs, soit des recettes de 4.100.000 francs effectuées directement par les organismes commerciaux et 7.000.000 de francs de droits divers, effectuées au profit de l'Administration ou de l'Office des Changes.

Enfin, il faut ajouter à ces résultats, les recettes qui résultent des ravitaillements en carburants, lubrifiants et services fournis par les Sociétés Pétrolières de l'aérodrome.

Le montant global de celles-ci est de l'ordre de 4.500.000 francs.

Si l'on examine les chiffres donnés ci-dessus, on tire la conclusion que le transit annuel de 19.000 passagers sur l'aérodrome correspond à une recette d'ensemble de 15 à 16.000.000 de francs ou encore que chaque passager en transit représente une recette globale annuelle de 875 francs, au profit de la collectivité locale.

Cette source de profits est réduite du fait de la limitation des produits offerts et des facilités mises à la disposition des Compagnies en transit. Les escales sont généralement de très courte durée. Un examen attentif de la question conduirait à étudier les moyens propres : — à la prolongation de la durée des escales à Tunis, — à l'augmentation par les Compagnies des fréquences des passages des appareils, et — à l'attraction des Compagnies qui utilisent actuellement des aérodromes extérieurs à la Tunisie.

Quelques réponses à cette question se sont déjà faites à ce jour :

— la prolongation des escales pourrait, dans certains cas, être réalisée :

- par l'organisation de circuits touristiques rapides en cars vers Tunis et sa banlieue, et par des facilités de change qui favorisent les achats;
- par la création de centres hôteliers confortables, à proximité immédiate de l'aérodrome, permettant aux passagers et équipages circulant de nuit, de prendre un repos efficaces en quelques heures.
- L'augmentation des passages en transit sera encore plus importante, si ainsi qu'il a déjà été exposé, un intérêt commercial local surgit aux yeux des Compagnies.

Par voie de conséquence, les Compagnies qui, actuellement, délaissent El Aouina pour d'autres aéroports, dirigeront leurs appareils vers la Tunisie, toutes les fois où ce déroutement leur offrira la possibilité d'une activité commerciale supplémentaire à celle pour laquelle leur ligne a été créée.

#### LES TRANSPORTS LOCAUX

L'emploi de ces termes a été adopté pour provoquer une distinc-

tion entre les mouvements commerciaux d'importation et d'exportation propres à la Tunisie et ceux de transit.

Ces mouvements intéressent uniquement les secteurs commercial et privé de la Tunisie.

Ils englobent aussi bien les lignes aériennes intérieures du Territoire Tunisien (cas de la Société Tunis-Air) que celles qui desservent la France métropolitaine et les pays étrangers.

#### *Transports passagers locaux :*

Les statistiques générales des Transports des Passagers fournissent les résultats ci-après :

ANNEE	PASSAGERS LOCAUX		TOTAL	TOTAL GENERAL
	Arrivées	Départs		
1949 .....	33.338	36.477	69.815	89.057
1948 .....	30.209	30.703	60.912	67.755

Une comparaison avec 1948 fait ressortir l'augmentation annuelle des arrivées : 3.129 passagers et des départs : 5.774 passagers.

Un graphique comparatif de l'activité des Compagnies françaises dans ce secteur montre que, en ce qui concerne les arrivées :

— La Société Nationale Air France a un trafic nettement supérieur à celui des autres entreprises.

Cela tient : d'une part, à son organisation et aux moyens dont elle dispose; d'autre part, à ses horaires réguliers qui recueillent la faveur des usagers des lignes aériennes.

— Les autres sociétés ont un trafic sensiblement identique dans l'ensemble de l'année.

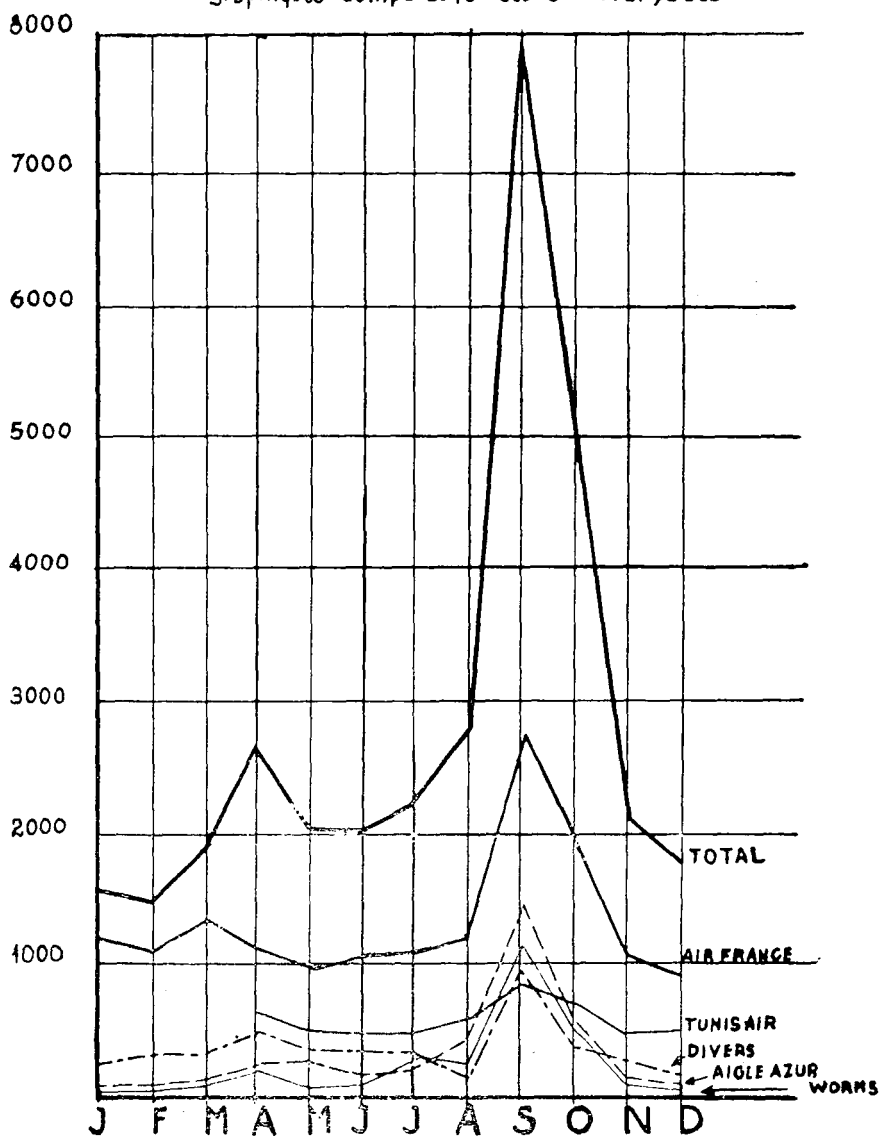
Enfin, septembre présente une augmentation typique des arrivées en Tunisie, augmentation imputable aux retours des congés passés en Métropole.

Dans un graphique ultérieur, on constatera que les mêmes résultats s'enregistrent aux départs, le maximum de ceux-ci, sensiblement égal au maximum des arrivées se situant en juillet (voir graphique : *Passagers arrivés à Tunis en 1949*).

Les provenances des passagers ou leurs destinations permettent de fixer les axes sur lesquels le trafic est le plus important et ceux qui sont susceptibles d'augmentation.

# PASSAGERS ARRIVES A TUNIS EN 1949

graphiques comparatifs des C<sup>ies</sup> Françaises



STATISTIQUES 1949

PROVENANCE OU DESTINATION	P A S S A G E R S	
	Arrivés	Départs
France .....	21.678	23.646
Tunisie .....	99	12
Algérie .....	5.862	6.176
Italie .....	4.115	4.883
Egypte .....	312	260
Malte .....	1.081	981
Hollande .....	191	498
Suisse .....	—	21
Totaux .....	33.338	36477

La ligne principale est celle qui se dirige vers la France.

Cependant, le mouvement des passagers est inférieur à celui qu'il devrait l'être, si l'on songe que 144.000 Français répartis en Tunisie, se déplacent à peu près chaque deux années, soit par année 72.000. Environ 33 % utilisent la voie aérienne, si l'on s'en tient aux chiffres des statistiques, et l'on est certainement très au-dessus de la réalité, car de très nombreux Tunisiens ont adopté la voie aérienne pour leurs déplacements.

La raison majeure de l'abstention constatée est que les prix des passages par avions sont généralement supérieurs à ceux des navires, qui offrent trois et parfois quatre tarifs à leurs passagers.

Le voyageur qui fait un effort pour l'achat d'un passage-avion pour son congé constate au surplus que pour une dépense plus élevée de transport, il devra supporter les frais du séjour supplémentaire consécutif au gain de temps amené par l'emploi de l'avion.

La dépense totale entraînée, le fait s'orienter vers le transport maritime.



Cet aspect du transport n'a pas échappé aux compagnies aériennes et déjà, sur le réseau aérien intérieur des Etats-Unis, on trouve deux classes à des prix différents qui correspondent à des installations plus ou moins luxueuses, les deuxièmes classes conservant cependant un confort très bien compris.

— Les transports de ou vers l'Algérie viennent en deuxième place. Eu égard aux mouvements d'affaires et aux relations entre les deux territoires, il ne paraît pas impossible que ces chiffres augmentent lorsque les pouvoirs d'achat des populations seront redevenus normaux.

— Les mouvements vers l'Italie sont en augmentation très nette sur les années précédentes. L'importance de la colonie italienne en Tunisie suffit à expliquer cette progression. Le redressement constant de la situation économique et sociale de la République Italienne aura un effet favorable sur les échanges aériens entre les deux territoires.

— La liaison aérienne Tunis-Malte donne des résultats très satisfaisants eu égard à l'exiguïté de l'île de Malte et au petit nombre de ressortissants britanniques en Tunisie.

— Les relations avec l'Egypte, la Hollande et la Suisse sont faibles. Ainsi qu'il a été exposé dans un précédent chapitre, cette situation tient à des accords gouvernementaux aussi bien qu'à la création d'intérêts commerciaux à l'intention de ces nations.

Enfin, les transports intérieurs à la Tunisie ne sont pas encore entrés dans l'usage courant.

En résumé :

— Les liaisons Tunisie-France peuvent augmenter sous condition d'aménagements des prix favorables aux passagers;

— les liaisons Algérie-Tunisie également;

— les liaisons Tunisie-Italie progresseront au fur et à mesure de l'amélioration des mouvements commerciaux et touristiques;

— les liaisons avec les nations éloignées s'intensifieront lorsque des accords gouvernementaux et des intérêts commerciaux surviendront;

— les lignes intérieures tunisiennes ne se développeront que lorsque l'avion sera admis comme un moyen normal de transport dans la population qui utilise la route ou le train, et que des appareils adaptés aux besoins réduits de ces lignes pourront être mis en service.

La création de circuits touristiques tunisiens en correspondance avec les circuits aériens d'Algérie et un passage au centre touristique important de Biskra, provoquerait peut-être un mouvement intéressant entre les deux territoires.

*Les transports locaux de frêt.* — Ces transports ne se manifestent notablement que sous une forme saisonnière. En dehors de ces périodes de pointes du frêt, les quantités à l'exportation ne représentent pas une charge suffisante pour permettre aux Compagnies d'instaurer un service d'avions cargos spécialement équipés et affectés à cette forme d'activité.

Généralement, le frêt constitue un complément de chargement des appareils de transport mixtes, passagers et frêt.

L'exportation de la Tunisie concerne principalement des primeurs et des agrumes. Viennent ensuite des articles de l'artisanat local.

Les importations consistent en produits manufacturés : pièces mécaniques, motocycles, rechanges automobiles et de machines, récepteurs radios, articles de parfumerie, de mode, tissus, fourrures, etc.

La balance de la Tunisie, même en période prospère, est déficitaire par l'absence d'industries locales susceptibles de produire et de diminuer le volume des importations.

Pour rétablir l'équilibre, il faudrait donc intensifier l'exportation, particulièrement en ce qui touche aux produits agricoles.

Les résultats obtenus en 1949 sont les suivants :

*Transports de frêts en kilogs*

ANNEE	ARRIVEES	DEPARTS
1949 .....	1.233.148	1.261.469

Les chiffres ci-dessus font ressortir des exportations supérieures aux importations. Cependant, la différence en faveur des exportations n'est qu'illusoire, car la valeur marchande du frêt aux arrivées est très supérieure à celle des produits expédiés.

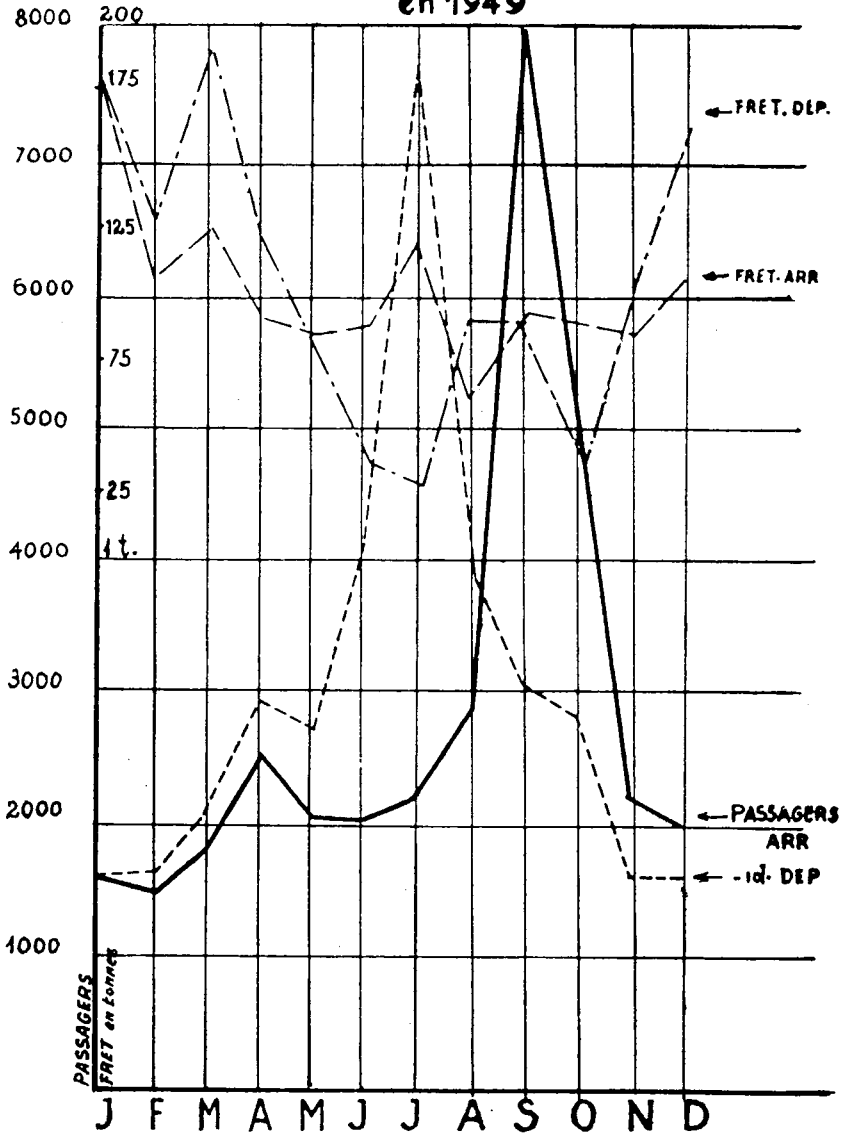
Le graphique ci-contre — *Trafic Passagers et Frêt* — expose la répartition du trafic commercial local Passagers et Frêt.

On remarquera que les minima de frêt au départ, correspondent aux pointes des transports passagers — juillet et octobre.

Les importations de frêt ne subissent pas de variations brusques et correspondent à un arrivage à débit stable.

Enfin, la comparaison des maxima et minima des transports de passagers et des transports de frêt indique que l'activité commer-

# TRAFFIC PASSAGERS & FRET en 1949



ciale trouve auprès des Compagnies, des moyens de transports satisfaisants.

L'activité aérienne est maintenue par l'activité commerciale à un niveau très moyen et nettement inférieur aux possibilités techniques de l'aérodrome.

Ces activités sont exposées dans le tableau récapitulatif ci-contre, dans lequel ont été inclus les passagers et le frêt en transit.

La conclusion relativement aux transports de frêt est que le développement des échanges entre la Tunisie et l'extérieur est subordonné au développement des industries locales et plus immédiatement des productions de primeurs et d'agrumes. Les prix pratiqués par les compagnies aériennes sont souvent mis en avant pour expliquer la désaffection des agences pour les transports par avions. Il faut se souvenir que l'avion offre de réels avantages dans ces cas :

— moyen de transport unique du départ à l'arrivée, supprimant les manipulations multiples;

— gain important sur le temps des transports maritime et ferroviaire, conservant aux produits périssables leurs caractéristiques de fraîcheur et de maturité.

Enfin, l'affrètement d'un avion sera d'autant moins onéreux que la charge emportée sera plus importante — théoriquement, elle devrait correspondre à la capacité maximum de l'avion choisi — et que le voyage retour sera assuré avec un chargement de même importance.

Il ne convient donc pas de charger un avion dans un sens pour le laisser repartir à vide ou presque, mais de toujours prévoir la charge en sens inverse. Cette mesure diminuera les frais des exportateurs et incitera davantage les compagnies aériennes à répondre aux transports à la demande, sollicités par les agences de Tunis.

*Les transports postaux.* — Les résultats de ces transports ne sont mentionnés que pour mémoire, car ils ne sont pas ouverts à toutes les Compagnies. Ils constituent un service public concédé par les Directions des P. T. T. aux Compagnies à horaires fixes.

Les résultats de cette exploitation en 1949 sont exposés ci-après :

ANNEE 1949

MOIS	ARRIVEES																
	PASSAGERS									FRET							
	France	Algérie	Italie	Egypte	Tunisie	Territ. Britanniques	Belgique	Hollande	Suisse	Algérie	Egypte	France	Territ. Britannique	Tunisie	Belgique	Italie	Hollande
Janvier .....	870	414	226	9	—	50	—	28	—	8.927	170	162.166	75	—	—	501	1.273
Février .....	758	428	212	8	—	73	—	20	—	17.611	29	84.874	758	—	—	535	255
Mars .....	975	470	285	12	2	120	—	20	—	24.943	523	100.530	277	—	—	881	86
Avril .....	1.397	572	415	25	31	118	—	40	—	18.046	92	77.481	83	—	—	489	184
Mai .....	1.018	577	246	25	26	109	—	19	—	19.825	65	64.274	230	—	—	659	430
Juin .....	1.007	596	267	25	—	106	—	6	—	15.756	79	70.944	217	—	—	1.628	89
Juillet .....	339	443	330	30	4	105	—	15	—	7.611	92	105.497	95	—	—	258	56
Août .....	1.843	451	419	28	—	104	—	7	—	12.001	527	52.774	86	—	—	243	89
Septembre .....	6.440	609	709	25	—	91	—	14	—	22.795	65	61.140	120	—	—	498	152
Octobre .....	3.473	483	509	70	—	98	—	10	—	22.513	74	73.279	126	—	—	2.951	63
Novembre .....	1.442	373	286	28	21	64	—	3	—	23.462	14	72.332	318	—	—	831	2.585
Décembre .....	1.122	425	211	27	15	50	—	9	—	36.943	54	77.462	712	—	—	1.060	918
Total .....	21.678	5.843	4.115	312	99	1.081	—	191	—	230.433	1.784	1.002.815	3.197	—	—	10.524	6.180
	DEPARTS																
	France	Algérie	Italie	Egypte	Tunisie	Territ. Britanniques	Belgique	Hollande	Suisse	Algérie	Egypte	France	Territ. Britannique	Tunisie	Belgique	Italie	Hollande
Janvier .....	990	391	222	9	—	100	—	14	—	12.303	706	162.050	82	—	—	580	953
Février .....	943	474	232	10	3	88	—	24	—	7.050	245	115.869	152	—	—	952	767
Mars .....	1.090	500	478	19	3	87	—	25	—	9.872	650	163.907	73	—	—	693	751
Avril .....	1.748	614	481	21	—	59	—	65	—	11.510	158	114.272	80	—	—	585	164
Mai .....	1.550	554	414	25	—	64	—	55	—	10.468	340	68.830	510	—	—	1.420	356
Juin .....	2.945	764	458	18	—	54	—	72	—	4.897	119	26.705	472	—	—	189	632
Juillet .....	6.006	514	662	25	—	107	—	64	21	10.854	70	7.215	195	—	—	6.456	109
Août .....	2.871	419	628	29	—	58	—	54	—	4.337	531	76.687	359	—	—	835	112
Septembre .....	2.005	549	391	23	—	76	—	37	—	8.106	137	74.594	97	—	—	355	207
Octobre .....	1.653	569	395	53	6	95	—	48	—	9.778	188	27.449	375	—	—	192	532
Novembre .....	952	475	242	9	—	90	—	25	—	6.953	257	116.850	171	—	—	498	862
Décembre .....	993	353	260	19	—	103	—	15	—	11.325	843	149.507	78	—	—	480	705
Total .....	23.746	6.176	4.883	260	12	981	—	498	21	107.453	4.244	1.103.935	2.644	—	—	13.255	6.150

POSTE EN KGS — 1949

MOIS	TUNIS AIR		AIR FRANCE		T.W.A.		MALTAIR		K.L.M.		L.A.I.	
	A	D	A	D	A	D	A	D	A	D	A	D
Janvier .....	—	—	8.759	6.484	84	10	10	5	293	202	91	3
Février .....	—	—	8.755	4.650	35	8	10	9	275	271	94	—
Mars .....	—	—	9.016	5.513	59	10	9	13	356	164	136	29
Avril .....	933	1.184	9.667	3.515	41	14	21	10	298	144	137	55
Mai .....	1.284	1.387	10.433	3.687	65	15	22	7	251	211	308	78
Juin .....	2.523	1.043	6.999	3.616	64	10	11	10	87	55	239	130
Juillet .....	2.509	1.013	5.688	3.862	73	4	13	10	26	61	256	118
Août .....	1.833	1.067	5.329	4.020	51	11	9	9	27	119	71	86
Septembre .....	1.629	909	6.758	3.598	72	7	9	4	24	90	234	116
Octobre .....	1.222	1.375	6.704	4.058	26	11	11	12	39	131	192	95
Novembre .....	1.879	1.534	5.168	4.108	26	7	13	9	30	69	257	127
Décembre .....	2.548	2.321	7.198	5.505	5	24	12	19	33	86	330	157
Totaux .....	16.360	11.833	90.474	51.616	601	131	150	117	1.739	1.603	2.345	984

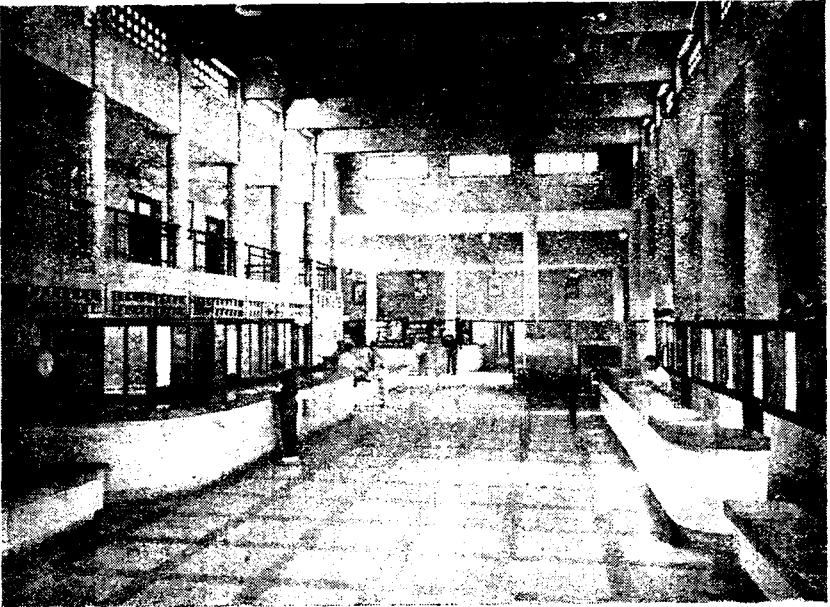
## LES MOYENS D'EXPLOITATION COMMERCIALE

L'activité commerciale de l'aérodrome est tributaire des moyens mis à la disposition des Agences locales de Transports Aériens et de leurs propres moyens.

Il y a lieu de distinguer les installations au sol et les moyens de transports. Les premiers appartiennent à l'Etat et sont concédés aux utilisateurs par baux administratifs.

Les seconds appartiennent à chaque compagnie aérienne exploitante qui choisit le type d'appareil adapté aux transports demandés.

Les installations au sol comprennent : d'une part, les locaux d'isolement et de contrôle des passagers aux moments des départs et des arrivées. Ils constituent la frontière du territoire tunisien à l'égard des passagers et leur franchissement marque l'introduction ou la sortie des voyageurs.



*Hall central de l'Aérogare de Tunis-El-Aouina*

(Photo J. GINTZBURGER)

Ces locaux sont pourvus d'un contrôle de police et d'un contrôle douanier dont les fonctions consistent dans la vérification de l'identité des passagers et la perception éventuelle des droits de douane, à la sortie ou à l'entrée, des produits taxés.

Ces deux services publics exercent également un contrôle de sécurité à l'égard des voyageurs et des produits prohibés.

Les passagers en transit sont actuellement soumis aux mêmes règles de contrôle à l'arrivée puis au départ, sous une forme accélérée, en raison de la facilité de contrôle qui résulte de l'absence de

bagages et de la détention par chaque Compagnie de leurs pièces d'identité.

L'organisation actuelle des circuits des arrivées et des départs n'est qu'une réalisation provisoire dans laquelle manquent les locaux d'hébergement et de restauration des passagers en transit. En effet, ces passagers ne devraient pas être en contact avec le public ni avoir accès au delà de la frontière douanière pendant leur séjour en Tunisie. Ce dispositif éliminera les formalités de contrôle, gênantes et retardatives, lorsque l'escale doit être réduite, parfois à 45 minutes.

En ce qui concerne le fret, des magasins-cales loués aux Compagnies permettent à celles-ci d'entreposer le fret arrivé ou de l'embarquer au moment du départ. Une surface couverte de 2.200 m<sup>2</sup> est affectée à ces magasins; leur capacité n'est pas entièrement utilisée par les Compagnies et le trafic fret de l'aérodrome pourrait passer au double des chiffres actuels, sans qu'il soit utile d'augmenter la surface actuellement en service.

La réception des passagers est actuellement réduite à un restaurant ouvert également au public, aux représentants des compagnies aériennes et aux équipages.



**Restaurant de l'Aérodrome**

(Photo J. GINTZBURGER)

Cette solution s'est imposée par la conception de l'utilisation de l'aérogare par ses réalisateurs, à une époque (1944) où l'aérodrome n'était pas ouvert au public et affecté uniquement à des opérations militaires.



Les transformations d'adaptation du bâtiment à un trafic commercial rationnel prévoient :

- un restaurant spécial aux passagers en transit;
- restaurant ouvert aux passagers avant le départ, à leurs accompagnateurs, aux équipages et au public;
- un bar de rafraîchissements pour les passagers et équipages en instance de départ, situé au delà de la frontière tunisienne. Ce bar sera probablement bloqué avec le restaurant des passagers en transit;
- des annexes sanitaires, de confort et d'attente propres à chaque établissement.

Cet ensemble sera d'un coût suffisamment élevé pour que l'on procède à sa réalisation par étapes successives, en accord avec les possibilités financières du moment.

Enfin, un ensemble hôtelier est prévu dans l'aile ouest de l'aérogare, pour permettre l'hébergement temporaire des équipages et des passagers qui désirent prendre un repos de quelques heures, ainsi que pour les équipages des avions privés, de passage, désireux de demeurer sur l'aérodrome.

### LES MOYENS AERIENS DE TRANSPORT

Les lignes sont actuellement exploitées avec des appareils dont les caractéristiques sont les suivantes :

Type d'avion	Année de mise en service	Poids total Normal (Tonnes)	Places passagers	Capacité des soutes M3	Cies utilisatrices à El-Aouina
Douglas D.C. 3..	1939	12	21	5,5	Tunis Air Aigle Azur Aéro-Cargo Alpes-Prov.
Douglas D.C. 4.. (Skymaster)	1943	32,5	44	12	Air France TWA - T.A.I.
Douglas D.C. 6..	1947	38	52 ou 26 couchet.	14,5	K.L.M.
Lockheed Constellation ....	1944	43	60 ou 22 couchettes et 4 sièges.	12,5	Air France

Tous ces appareils offrent des conditions de confort adaptées aux longueurs des étapes.

Les longs trajets sont effectués par DC. 4, DC. 6 et Constellation; les transports moyens et courts par DC. 3.

Le DC. 6 est une des premières réalisations de l'après-guerre dans le domaine de l'aviation commerciale. Sa cabine est isolée pour les vols à haute altitude et à 2.850 mètres, l'atmosphère dans la cabine est identique à celle qui règne au niveau de la mer. Les parois et le plancher de la cabine sont chauffants. Les sièges, très larges, sont

réglables par commande hydraulique et convertibles en couchettes spacieuses et d'un grand confort.



Ravitaillement d'un D. C. 6

Des aménagements semblables existent à bord des appareils Constellation.

Les Skymasters, issus des mêmes usines que le DC. 6, sont équipés d'une manière à peu près identique mais moins perfectionnés. Ces appareils sont en effet de quatre années antérieurs à la sortie des DC. 6. Tous ces avions sont en mesure d'effectuer leurs vols, de nuit comme de jour. Cette faculté présente un grand intérêt pour le voyageur pressé, désireux de ne pas perdre le temps d'ouverture des bureaux en voyage.

Les longs trajets s'exécutent dans des conditions de rapidité plus grande, accélèrent les échanges et permettent des rapports directs entre les territoires lointains les uns des autres.

L'aérodrome de Tunis s'est trouvé, pendant la période d'après-guerre — 1945 à 1948 — présenter un point d'escale intéressant pour les appareils commerciaux alors en service : Junkers 52, DC. 3, C. 445 Goeland. Le rayon d'action de ces avions ne dépassait guère 1.000 kms avec une charge payante optimum. Progressivement, leur remplacement par les types d'avions énumérés ci-dessus a déplacé le point d'escale vers le Sud, dans le sens Nord-Sud du méridien de Tunis, et vers l'Est sur son parallèle, pour les avions en provenance d'Alger.

L'autonomie de vol des avions est actuellement la suivante :

TYPE D'AVION	Autonomie pour traversées longs courriers	Charge correspondante en tonnes ou en passagers
Lockeed Constellation ...	4.000 kms	4
Douglas D.C. 4 .....	4.000 >	4
Douglas D.C. 6 .....	4.000 >	max. pour 14,5 m3 de capacité
Boeing Stratocruiser .....	6.000 >	max. pour 25 m3 de capacité
SO.161 .....	3.000 >	12 passagers
SE.2010 .....	4.000 >	avec 50 passagers

On a ajouté trois types d'avions, l'un américain (Boeing) et les deux suivants français, pour bien faire ressortir que la voie dans laquelle s'engagent les transports à longues distances éliminera probablement les ports aériens de l'Afrique du Nord des escales prévues sur ces trajets, lorsque les points des départs ne se situeront pas au minimum à 2.500 kms de Tunis vers l'Europe.

Ces points sont évidemment peu nombreux et il faut admettre que les visées relatives au développement de l'activité commerciale internationale de cet aéroport doivent s'orienter vers les lignes moyennes 1.000/2.000 kms et le cabotage aérien.

L'intérêt international d'El-Aouina résidera dans ses possibilités de réception de gros porteurs déroutés et dans un avenir assez peu défini, celle des avions à réacteurs dont le rayon d'action est moindre que celui des avions à moteurs à pistons.

(A suivre)

A. M. DONZEL

Commandant l'Aérodrome de Tunis-El-Aouina.