

LES BASES AÉRIENNES EN TUNISIE

Bordure orientale des « Iles de l'Ouest », la Tunisie a été considérée du point de vue aérien comme une « plaque tournante » des voies impériales, ou — comme un « porte-avion » — sur la Méditerranée.

Ces appellations se justifient-elles ?

De par sa configuration géographique, la Tunisie est un pays idéal du point de vue aéronautique, non seulement en ce qui concerne les lignes aériennes intérieures, mais également eu égard au rôle qu'elle doit jouer dans le plan des relations internationales et impériales.

A une distance de 1.000 à 1.200 km. des principales capitales d'Europe, et de 2.500 à 3.000 km. des escales proprement africaines des grandes lignes impériales, Tunis - El-Aouina est (comme Alger ou Casablanca) le point de convergence de deux types de liaison, les liaisons à moyennes distances vers l'Europe et particulièrement la France et les longs courriers vers le Centre et le Sud Africain (Lignes Paris - Tunis - Fort-Lamy - Brazzaville - Tunis - Afrique du Sud) ou vers le Moyen-Orient et le Portugal (Le Caire - Tunis - Lisbonne - New-York).

Dans ces deux rôles et surtout dans le dernier, Tunis subit la dure concurrence des aéroports de Rome et de Tripoli. Ce n'est donc qu'en développant, et ses installations au sol, et les activités commerciales qui peuvent graviter autour des aérodromes ou du fait des facilités de transport que ces derniers présentent, que la Tunisie pourra conserver le rôle honorable qu'elle tient dans le domaine des transports aériens internationaux.

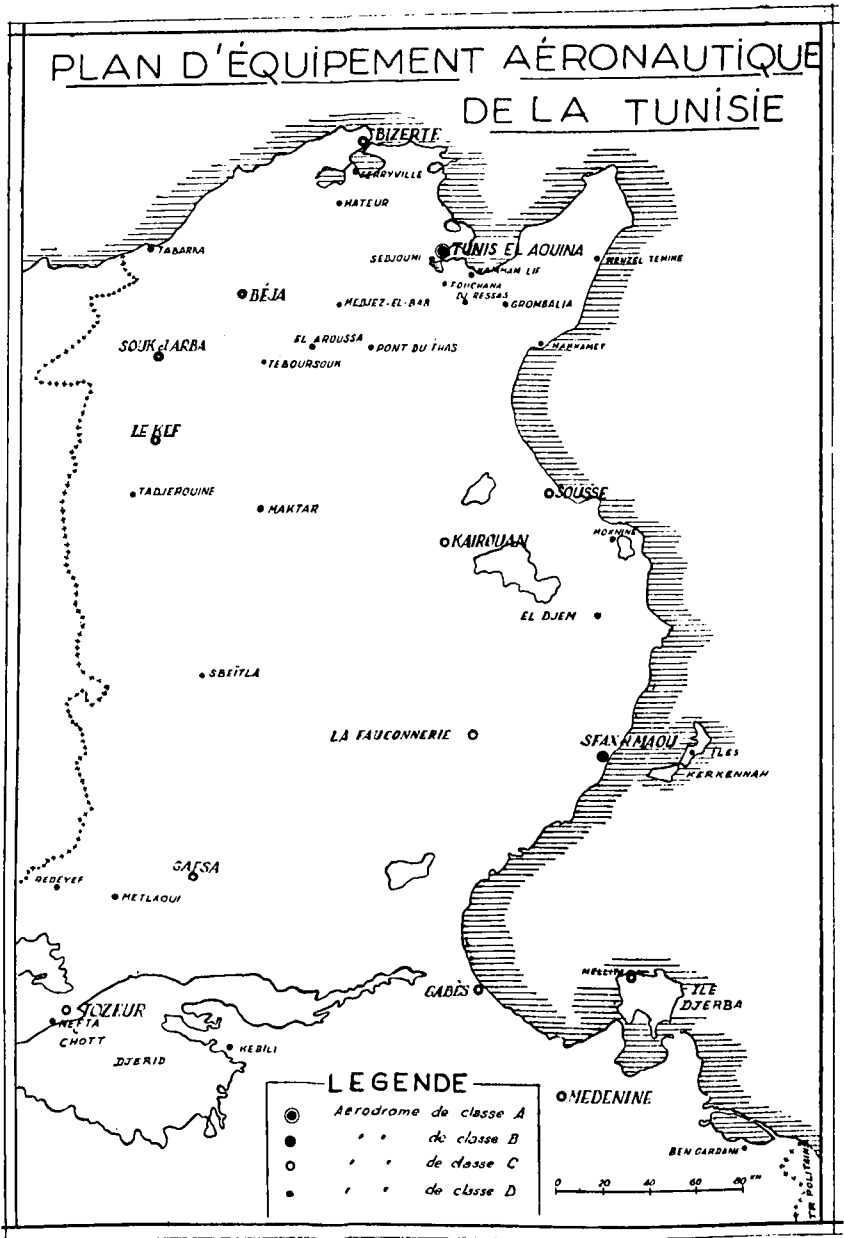
ETAT ACTUEL

Avant 1939 existaient :

— L'hydrobase de Khereddine pour les liaisons avec la Métropole et l'Italie.

— Des plateformes pour l'Aviation légère et sportive (Tunis - El-Aouina, Sousse, Sfax, Gabès, Médenine).

— En 1939 un certain nombre d'emplacements furent aménagés, ayant plus particulièrement un intérêt militaire.





L'Aérodrome de Tunis - El-Aouina

(Reproduction interdite).

Mais la Tunisie doit à la guerre de 1939-1944 la part la plus importante de son infrastructure aéronautique.

La plupart des aérodomes actuels proviennent de terrains créés pendant la guerre par nos alliés ou nos ennemis (Tunis - El-Aouina — Sfax - El-Maou — Souk-el-Arba — Kairouan — Thélepte — Le Kef — Médenine — Djedeïda). Seuls ceux qui offrent un intérêt économique de temps de paix sont envisagés ici. Ce sont :

Tunis - El-Aouina

Aérodrome le plus important de la Régence, avec ses deux pistes l'une de 1.800 m. × 45 m., équipée de rampes d'éclairage par mauvaise visibilité, et de dispositifs d'approches permettant l'atterrissage par tous temps, l'autre 1.500 m. × 45 m. et sensiblement perpendiculaire. Des voies de circulation au sol, des hangars, une aéro-gare ayant peu d'égaux métropolitaines, complètent cet ensemble (1).

Les aides à la navigation consistent en radio-goniométriques de relèvement moyenne fréquence, haute fréquence et V.H.F., et radio-alignement pour atterrissage aux instruments par mauvaise visibilité.

Le Centre de Contrôle Régional réglant l'activité aéronautique sur toute la Tunisie et le Centre de Contrôle local sont installés à El-Aouina. Les commandes du balisage des pistes et des obstacles et la signalisation de l'Aéroport sont concentrés à la Tour de Contrôle.

Sfax - El-Maou

Reçoit dès à présent, sur ses deux pistes en terre de 1.900 m. × 50 m. et de 1.600 m. × 50 m. les appareils réguliers de la ligne Tunis - Sfax - Djerba (DC3 de 13 T.). Le trafic de cet aéroport, tel qu'il ressort des graphiques et tableaux statistiques joints, est en très net progrès ce qui justifie amplement les larges réalisations futures qui y sont envisagées. En 1952, la préoccupation principale a été de conserver ce terrain en état avec de faibles dépenses. Mais le problème majeur reste celui de son assainissement qui ne pourra être entrepris qu'avec un apport important de crédits métropolitains et dont la solution permettra l'exploitation régulier de cet aéroport.

Djerba

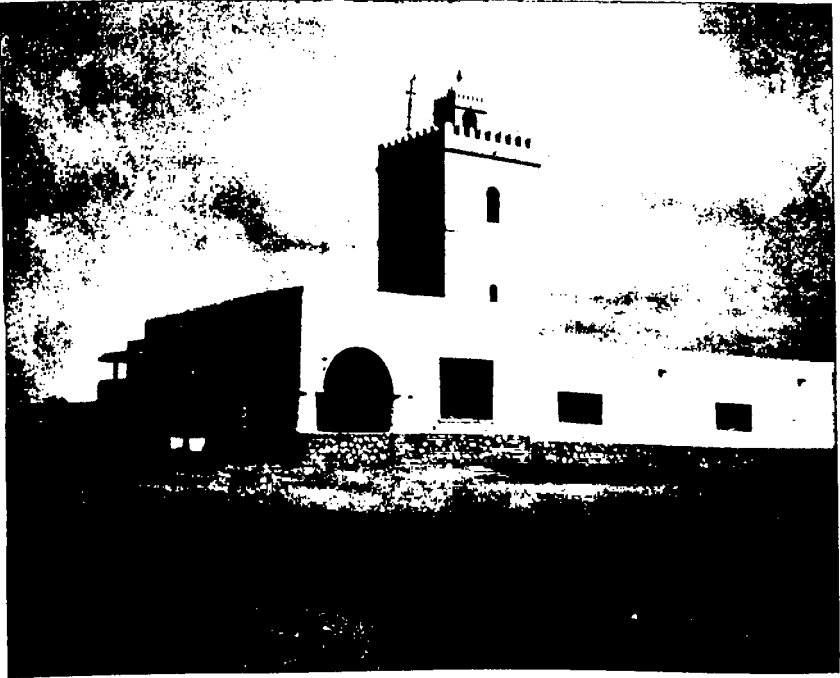
Le développement du trafic de l'Aérodrome de Djerba est plus rapide encore. Il est typique de voir l'affection de nombreux habitants de Djerba pour ce mode nouveau de locomotion qui les place à une demi-heure de Sfax et deux heures de Tunis.

(1) Voir à ce sujet, l'étude très complète parue dans le « Bulletin Economique », mai-juin-juillet-août 1950, sous la signature de M. Donzel, Commandant l'aérodrome d'El-Aouina.

L'effort des Services constructeurs s'est donc porté sur l'amélioration de la piste existante en gravier argile de 1.300 m. x 50 m. Cette piste vient de subir un reprofilage, une imprégnation au cut back et un revêtement superficiel qui, en mettant la fondation à l'abri des pluies, permettront l'atterrissage par tous les temps. La première tranche de construction d'une aérogare est commencée; ce bâtiment abritera dès maintenant des intempéries les passagers et leurs amis attendant le départ ou l'arrivée des avions.

Cet aérodrome est classé dans la catégorie C : Transports réguliers à courte distance pour appareils de 20 T.

Le développement assez soudain d'un trafic local appréciable, est un phénomène encourageant et qui justifie pleinement les vues développées dans le plan d'équipement aéronautique de la Tunisie.



Les bâtiments de l'Aérodrome de Sfax - El-Maou

Gabès

Aérodrome comprenant une seule piste en terre de 1.200 m. x 50 m. détrempée par les pluies un peu importantes. Possède un goniomètre de relèvement ;

Fezzan

Les aérodromes sont du point de vue technique sous la souveraineté française. Parmi ceux-ci les plus importants sont :

Ghadamès : qui n'est plus desservi par aucune ligne civile, mais

touché deux fois par mois par une liaison militaire. Un radiophare et une salle d'émission perfectionnée sont en cours de montage.

Les trois bandes d'envol balisées, d'environ 1.200 m. sur 40 m., peuvent servir d'aérodrome de secours. Les installations de Ghadamès concourent également aux aides à la Navigation Aérienne.

Sebha : Escale sur la ligne Tunis - Brazaville de la Compagnie Aigle-Azur et touchée par liaisons militaires deux fois par mois est dotée de 2 bandes d'envol de 1.800 m. \times 100 m. et de 1.200 m. \times 80 m. et équipée d'un goniomètre de relèvement, d'un émetteur et d'une station météorologique

Autres aérodromes

Signalons encore dans le Fezzan l'aérodrome de *Derdj* et en Tunisie, les centres de vol à voile du *Djebel Ressas* et de vol à moteur du *Sedjoumi*.

LE PLAN QUINQUENNAL D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUE DE LA TUNISIE

Faisant suite aux travaux effectués au titre du premier Plan Quinquennal (1947-1952), le second plan quinquennal a été étudié dans le cadre général du plan d'équipement aéronautique de la France et des Pays d'Outre-Mer.

Conformément aux principes suivant lesquels ce plan a été établi les travaux seront entièrement dotés sur le Budget Métropolitain pour l'Aérodrome de Classe A (Tunis - El-Aouina) et pour moitié seulement pour l'Aérodrome de Classe B (Sfax - El-Maou), le montant total de la dépense pour ces deux terrains étant de l'ordre de 3 milliards.

Les réalisations comprendraient :

— *l'agrandissement en Classe A de l'Aérodrome de Tunis - El-Aouina* : pour le passage des lignes régulières à grande distance exploitées par des avions de poids maximum de 135 T.

La réalisation de ce projet conduira à :

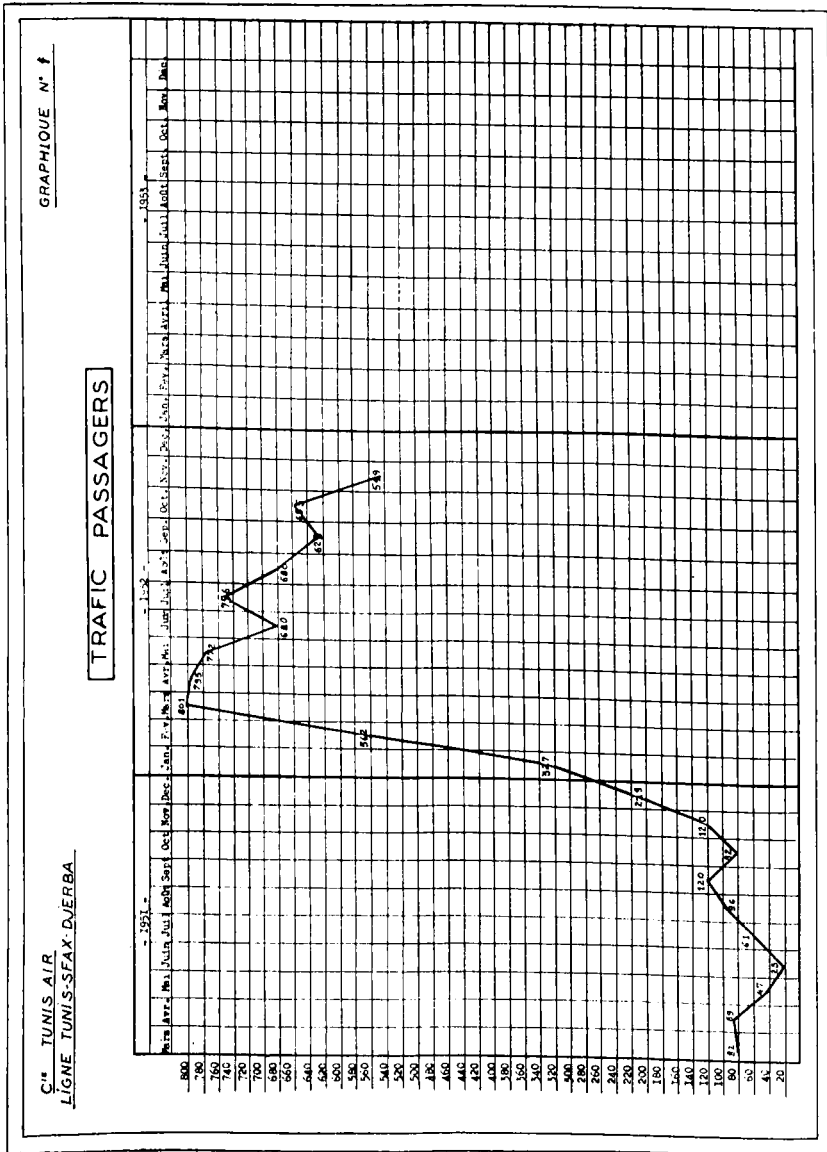
— la construction d'une piste de 3.000 m. de long sur 60 m. de large ;
— l'allongement de la piste actuelle de 1.800 m. à 2.200 m.

Des aménagements nombreux seront apportés au Groupe Aérogare et à ses abords. De nouveaux hangars seront créés.

La position de Tunis comme escale sur une des méridiennes africaines à proximité du plus grand centre commerciale et économique de la Tunisie et d'un centre religieux important, est pleinement justifiée :

— *la création d'un aérodrome de Classe B au terrain actuel de Sfax - El-Maou* près de la Ville de Sfax, seconde en importance dans la Régence, centre aux relations commerciales nombreuses et dans une région peuplée.

Une piste de 2.400 m. de long pour avions de 60 T. est envisagée ainsi que le balisage lumineux de cette piste et l'aménagement d'une



piste de 1.000 m. pour avions légers. Cet aérodrome sera aménagé pour les lignes commerciales régulières à moyenne et courte distance qui touchent déjà Sfax.

Le plan d'équipement métropolitain prévoit la construction et le financement des deux aérodromes de Tunis - El-Aouina et Sfax - El-Maou.

Parallèlement à ce plan, la Direction des Travaux Publics a étudié un plan d'équipement aéronautique de la Tunisie qui s'intègre dans le cadre plus général du plan d'équipement de la France et des Territoires d'Outre-Mer.

Ce plan vise à la création de 12 aérodromes de Classe C (pour avions de 20 T.) et 24 aérodromes de Classe D (pour appareils de Tourisme ou d'école pesant moins de 5 T.).

La densité des aérodromes en Tunisie serait alors de :

- 1 aérodrome pour 85.000 habitants,
- 1 aérodrome pour 3.300 km²,

chiffres très inférieurs à ceux fixés pour la France.

Les Aérodromes de Classe C : L'effort de la Tunisie devra donc se manifester principalement sur les terrains de Classe C qui sont les mieux adaptés à l'échelle de la Régence pour le développement de ses relations intérieures, et pour permettre le développement des lignes d'apport des courriers à moyenne et à longue distance.

Les terrains qui seraient ainsi aménagés correspondraient aux villes importantes ou à des marchés pouvant procurer un fret aérien. Ce sont, par ordre d'urgence, les centres de : Djerba (3), Sousse, Kairouan, Gafsa, Tozeur, Thélepte, Le Kef, Gabès-Ville Souk-el-Arba, Béja, Médenine, Kébili et Bizerte.

Si l'expérience de Djerba pouvait constituer un précédent il n'est pas douteux que le trafic aérien total de la Régence serait considérablement accru par ces installations diverses. Mais le problème de l'exploitation de lignes semblables reste à étudier dans la limite des possibilités des compagnies aériennes. Le trafic, pour être rentable, devrait être régulier, mais entrepris avec des appareils de plus petit tonnage pour augmenter le coefficient de remplissage des avions. Ici le développement de l'infrastructure est lié directement aux problèmes commerciaux.

Les Aérodromes de Classe D, comprennent :

- des terrains d'école tels ceux du Djebel Ressas et du Sedjourni qui connaissent dès maintenant une grande activité ;
- des terrains de tourisme comme ceux à prévoir près de certains grands centres (Sfax local, Mateur) ;
- des aérodromes administratifs ou sanitaires (Kerkennah, Tadjerouine) ;

(3) Réalisations en cours.

— des Aéroports à créer pour la surveillance du Territoire (Nefza).

Ces aéroports pourront éventuellement servir de terrains de secours pour les appareils en difficulté.

Le premier aéroport de cette catégorie dont la réalisation est envisagée en 1953, est celui de Kerkennah. Cette mesure est justifiée par la précarité des liaisons maritimes et l'importance de la population insulaire.

La réalisation de ce programme quadriennal tunisien conduira à une dépense de 410 millions environ, à faire en grande partie sur Fonds d'Emprunts qui s'ajouteront aux 3 milliards de dépenses envisagées au titre métropolitain.

LES REALISATIONS RECENTES ET LES PROJETS EN COURS

La Centrale électrique d'El-Aouina fonctionne normalement depuis janvier 1952, et permet en cas de coupure extérieure du courant de rétablir immédiatement celui-ci par l'intervention immédiate des groupes électrogènes de secours à commande automatique. La puissance de ces groupes est de 60 KVA, elle sera portée à 200 KVA dans le courant de l'année 1953.

En dehors des travaux effectués à titre militaire ou des extensions de pistes à Tunis, Sfax et Djerba, pour lesquels des réalisations sont en cours, le programme actuel du Service des Bases Aériennes porte principalement sur l'aménagement de l'Aéroport d'El-Aouina. Les locaux des divers Services qui y sont installés sont agrandis. Les travaux d'agrandissement de l'Aérogare débutent. L'aérogare modifiée permettra de recevoir avec un confort amélioré et dans des délais réduits les passagers des avions Bréguet-Deux Ponts, attendus à Tunis - El-Aouina pour l'été 1953. A cet effet, toutes facilités seront données aux Services de Douane et de Police par l'augmentation de la longueur des Banques de visite de bagages et du nombre des guichets de contrôle de police. Le hall sera pourvu d'un Bar et de salles de repos pour les passagers en transit. Deux circuits indépendants de passagers sont prévus pour servir au départ ou à l'arrivée des aéronefs indifféremment, deux trafics simultanés pouvant se faire sans encombrement ni retard. Un hangar sera aménagé en magasin sous douane.

L'ensemble des crédits consacrés en 1952 à l'équipement aéronautique de la Tunisie au titre civil du budget métropolitain, est de 120 millions environ, dépenses faites presque exclusivement en travaux. Ces dépenses ne constituent qu'une très faible partie des capitaux mis en jeu par l'activité aérienne.

LES BASES AERIENNES ET L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE LA REGENCE

Outre un personnel d'exploitation au sol, nombreux, l'aviation civile fait naître des activités nouvelles encore peu développées, mais susceptibles d'un certain intérêt économique (Ravitaillement en essen-

ce des avions-Taxes d'aérodromes. Dépenses faites par les passagers en transit-Travaux d'équipement).

L'examen des tableaux et graphiques conduit à penser que la concurrence Air-Mer, est en voie de stabilisation et que la répartition des passagers Air-Mer est de 2/3.

Le trafic aérien doit donc rechercher pour son accroissement des débouchés nouveaux.

Quels peuvent-ils être ?

Le *Tourisme*, pourrait présenter une activité bien plus grande et permettre à nombre de métropolitains de visiter la Tunisie par l'organisation de circuits touristiques à partir des principaux aéroports. Un trafic Métropole-Tunisie qui compléterait l'exode Tunisie-Métropole dans la période du début de l'été, amènerait une augmentation du nombre de passagers, à la condition que des réductions très importantes soient consenties par les compagnies aériennes. L'utilisation des appareils y gagnerait beaucoup.

L'avion saura-t-il prendre au bateau le campeur français pour lui faire connaître la Régence et permettre d'équilibrer la balance du tourisme déficitaire pour la Tunisie ? L'expérience a été faite par l'Algérie et le Maroc pendant les vacances 1952 par l'introduction des tarifs deuxième classe, et les facilités accordées aux associations de jeunesse.

Cette question est d'ailleurs liée aux possibilités fort restreintes de la Tunisie en moyens hôteliers, mais ceci aidant cela, on peut espérer un développement du nombre de passagers aériens.

Le *fret aérien*, qui avait connu une période prospère en 1948, a subi depuis une désaffection. Les statistiques récentes n'accusent aucun progrès par rapport à l'année précédente.

Les exportateurs subissent en effet sur les marchandises susceptibles de constituer un fret aérien, la concurrence de leurs voisins algériens et marocains. Le prix de revient à la production de ces derniers est généralement inférieur. De plus, et particulièrement pour les exportateurs algériens, n'intervient pas la taxe à l'exportation de 5% qui diminue encore les chances des produits tunisiens de concurrencer par leurs prix, leurs homologues Nord-Africains.

Les produits spécifiquement tunisiens constituant le fret aérien à l'exportation sont plus spécialement : crevettes, langoustes, éponges.

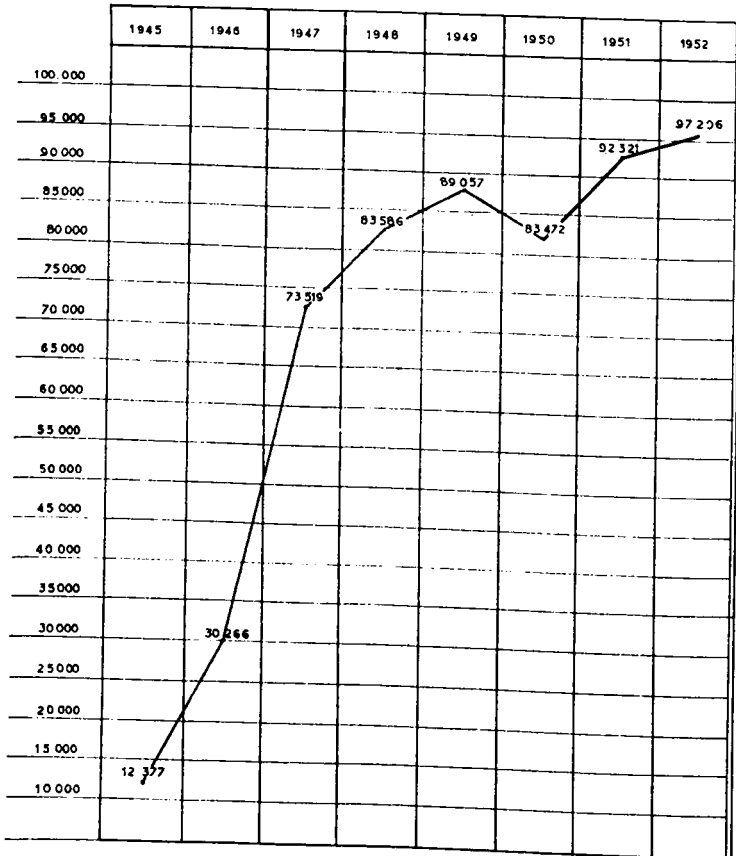
Dans ce domaine encore un progrès reste possible. Il suffit de voir le développement du trafic aérien des oasis du Sud Algérien pour être persuadé que l'avion en se rapprochant du lieu de production du fret pourrait enlever au trafic maritime une part du fret de valeur non pondéreux. Mais vu la cherté relative des produits tunisiens, le développement du fret aérien ne pourra se faire que si des sacrifices sont consentis par les producteurs d'une part, et par l'Etat d'autre part, (abaissement de la taxe à l'exportation).

L'industrie aéronautique. — Le *Tourisme*, comme le *fret aérien*, peuvent donc apporter à l'économie tunisienne des ressources nouvelles et des débouchés plus lointains et créer de nouveaux courants

AEROPORT DE
TUNIS - EL-AOUINA

GRAPHIQUE N° 4

TRAFIC "PASSAGERS"



commerciaux, mais, l'apport le plus intéressant serait celui d'une industrie aéronautique.

M. Marcel Pellenc, rapporteur du Budget d l'Air au Sénat, s'exprimait récemment ainsi : « ...On doit, au surplus ajouter que l'installation d'une industrie légère, comme l'est l'industrie aéronautique en Afrique du Nord, aurait pour effet de vivifier certaines régions dont les ressources sont encore incomplètement exploitées. Des cultures vivrières devraient être créées, des cités s'édifieraient, toutes les industries annexes nécessaires à la vie d'une communauté, bâtiment, transport, habillement, bénéficieraient d'un développement considérable.... » (2).

Une activité semblable est-elle possible en Tunisie ? Elle pose trois problèmes principaux pour le territoire : politique, énergétique, et de recrutement de la main-d'œuvre.

La sécurité de tous, dépendant du concours de chacun des territoires, l'intérêt du Protectorat est de participer avec ses voisins africains à la défense commune de l'Afrique du Nord.

Par ailleurs, certaines branches de l'activité aéronautique ne nécessitent qu'une faible quantité d'énergie électrique ou calorifique. Dans ces conditions, la Tunisie peut fort bien accueillir une telle activité.

Si ces mêmes industries demandent une main-d'œuvre généralement très qualifiée qui ne pourrait être fournie, dans l'immédiat du moins, par le recrutement local, l'essor économique provenant de l'implantation d'une pareille activité et des investissements qu'elle entraîne, se répercuterait favorablement sur l'ensemble de l'économie tunisienne. Elle pourrait fort bien ne pas se limiter à une activité fragmentaire de l'équipement aéronautique et étendre son développement à l'appareillage automobile, au cycle ou à l'industrie du pneumatique. L'industrie du froid et de la pressurisation trouveraient également une double application dans le conditionnement des marchandises et dans les études de protection contre le froid des cellules d'avions.

CONCLUSION

De cet examen rapide ressort le travail accompli pour permettre à la Tunisie un développement harmonieux de son réseau aérien et l'œuvre importante qui s'impose, pour le parfaire, non seulement aux initiatives privées, mais aussi aux pouvoirs publics en Tunisie, et avant tout à la Métropole.

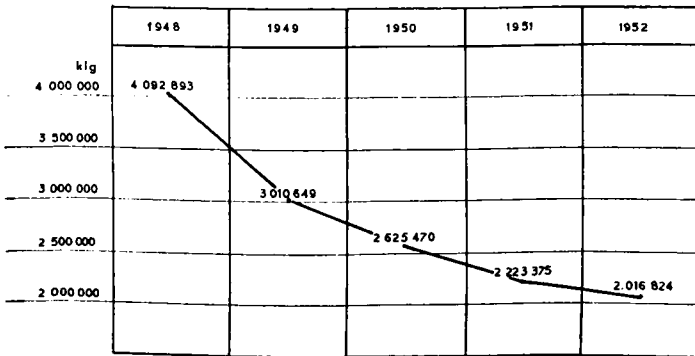
L'équipement des terrains de Classe C et D, bien adaptés au trafic du réseau intérieur tunisien et pouvant suppléer au faible réseau ferroviaire et à la lenteur des transports routiers, est un devoir pour

(2) Revue « L'Air », décembre 1952.

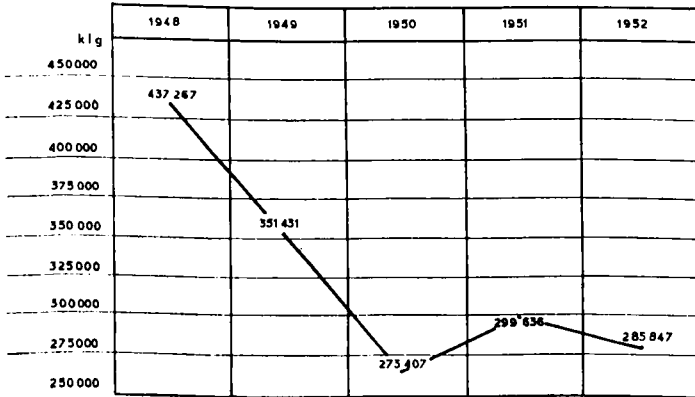
AEROPORT DE
TUNIS - EL - AOUINA

GRAPHIQUE N° 5

TRAFIC "FRET"



TRAFIC "POSTES"



l'Etat Tunisien. La dissémination des agglomérations, l'insularité de centres à forte population, montrent que le transport aérien est indispensable pour faire face aux besoins grandissants de la vie sociale moderne.

Si la centralisation des services d'aménagements de l'infrastructure aérienne peut expliquer à priori que certains points de détails soient encore laissés dans l'ombre, il est non moins certain qu'il appartient aux autorités locales de faire, dans le cadre de leurs attributions, l'effort que tant de communautés attendent d'elles.

En effet, dans le domaine aérien l'importance des investissements de base et des intérêts divers mis en jeu, ne permet pas la concession à des entreprises privées de l'équipement et de l'infrastructure.

Si l'on est en droit de suggérer aux autorités locales de faire preuve d'initiative en matière d'infrastructure aéronautique, il est naturel qu'on leur donne des moyens pécuniaires d'aménager aux abords de leurs agglomérations des aérodromes restreints qui doivent souvent constituer l'armature du réseau aéronautique tunisien.

Cependant, les sommes considérables à mettre à la disposition de ces initiatives locales, pour permettre la réalisation des terrains de classe internationale ne peuvent provenir que d'une aide financière importante de la Métropole.

Depuis plusieurs années déjà, le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, attache en Tunisie la plus grande importance au développement des installations au sol et des aides à la Navigation Aérienne particulièrement près des aérodromes, car pour l'avion, comme pour l'albatros, c'est à proximité du sol que :

« Ses ailes de géant l'empêchent de marcher ».

Bernard PAULIAC,
Ingénieur T.P.E.
Service des Bases Aériennes.