

L'AÉRODROME DE TUNIS-EL-AOUINA, CARREFOUR AÉRIEN INTERNATIONAL

Fermé pendant la durée de la guerre à toute autre activité que celle des opérations militaires, l'aérodrome d'El-Aouina a été affecté en 1946 au Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale.

Cette décision interministérielle a été prise en considération de l'importance du trafic commercial de ce terrain et en a fait le centre de l'exploitation aérienne commerciale de la Tunisie.

L'exploitation porte sur le transport des passagers, du fret, du courrier et des colis postaux. L'importance des mouvements commerciaux, du transit et de la situation géographique ont motivé la classification d'El-Aouina dans la catégorie des aérodomes internationaux.

LIGNES AERIENNES

Tunis est actuellement desservi sur les trajets suivants :

Lignes régulières

TRAJETS et v.v.	COMPAGNIES	FREQUENCE
TUNIS-AJACCIO-MARSEILLE	Société Nle AIR-FRANCE	2/7
TUNIS-MARSEILLE	» »	4/7
TUNIS-LYON-PARIS	» »	4/7
TUNIS-ROME	» »	2/7
TUNIS-BONE-ALGER	» »	4/7
TUNIS-BASTIA	» »	1/7
TUNIS-AJACCIO-NICE	Compagnie AIGLE AZUR	1/7
TUNIS-ALGER - LISBONNE - MADRID- NEW-YORK.	» T.W.A.	1/7
TUNIS-LE CAIRE	» T.W.A.	1/7
TUNIS-BOMBAY	» T.W.A.	1/14
TANANARIVE-TUNIS-PARIS	Société Nle AIR-FRANCE	1/7
TUNIS-PALERME-ROME	L.A.I. — Lignes aériennes italiennes	3/7
TUNIS-ROME-GENEVE	Sté Hollandaise — K.L.M.	2/7
TUNIS-AMSTERDAM	» » — K.L.M.	7/7
TUNIS-BATAVIA	» » — K.L.M.	1/7
TUNIS - KANO - LEOPOLDVILLE - JO- HANNESBURG	» » — K.L.M.	3/7
TUNIS-MONTEVIDEO	» » — K.L.M.	1/7

Transports à la demande

TRAJETS et v.v.	COMPAGNIES
TUNIS-LONDRES	AERO-CARGO
TUNIS-LYON	AERO-CARGO
TUNIS-CALVI-NICE	Société AIGLE AZUR
TUNIS-TRAPANI-PALERME	» »
TUNIS-AJACCIO-MARSEILLE	AIGLE AZUR, AERO-CARGO, AIR ALGERIE, AIR NOLIS
TUNIS-ORLY	Transports Aériens Intercontinentaux (TAI)
TUNIS-LE CAIRE	» » »
TUNIS-SAIGON	» » »
TUNIS-TANANARIVE	» » »
TUNIS-MARSEILLE	» » »
TUNIS-BONE-ALGER	Compagnies privées françaises diverses

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

TYPE D'AVION	Année de mise en service	Poids total normal (tonnes)	Nombre de passagers	Capacité des soutes à fret	Cies utilisatrices à Tunis-El Aouina
DOUGLAS DC.6	1947	38,	52 ou 26 couchettes	14 m3, 5	C ^{ie} Hollandaise KLM
LOCKHEED CONS. TELLATION	1944	43,	60 ou 22 couchettes	12 m3, 5	K.L.M.
Douglas DC.4	1943	32,5	+ 4 sièges	12 m3	AIR-FRANCE - T.A.I.
SO.161 - LANGUE-DOC	1946	23	33	10 m3	AIR-FRANCE
DOUGLAS DC.3	1939	12	21	5 m3, 5	AIR-FRANCE, AIGLE AZUR, AERO-CARGO, ALPES-PROVENCE, (en général toutes les compagnies privées).
CONVAIR 240	1947	18,6	40	indéterminée	K.L.M.

Les statistiques de transports font apparaître une progression très nette dans les divers secteurs de l'activité commerciale.

Les résultats enregistrés globalement à partir du 1er janvier 1945 se répartissent comme ci-dessous :

ANNEE	P A S S A G E R S			F R E T (Kgs)			P O S T E (Kgs)		
	Arr.	Dép.	Transit.	Arr.	Dép.	Transit	Arr.	Dép.	Transit
1945	3.975	5.019	3.383		30.529	47.592	139.812		81.112
1946	10.241	10.384	9.641		188.850	104.200	222.820		107.170
1947	20.497	21.088	31.934	623.132	425.893	303.695	206.602		211.058
1948	29.044	30.634	25.373	1.678.861	1.647.045	484.900	212.599		216.518

La comparaison des chiffres des différentes rubriques permet de constater que depuis 1945 l'ensemble des transports a été en progression constante.

Il serait vain de supposer que cette progression continuera à la même cadence dans les années à venir. Le bond important de 1945 à 1947 s'explique par le fait qu'au cours de cette période d'après-guerre, une organisation complète du transport aérien commercial a vu progressivement le jour à Tunis. Cette organisation a porté autant sur les appareils que sur les installations fixes.

L'augmentation importante du nombre d'appareils mis en service et équipés d'installations confortables a provoqué un afflux supplémentaire de demandes de passages. La même constatation a été faite pour le fret, en particulier aux époques des primeurs.

L'amélioration des installations fixes a incité diverses compagnies à utiliser Tunis comme point d'escale, d'où apport supplémentaire d'activité commerciale et dans une certaine mesure de devises étrangères à change élevé.

Il semble cependant que 1948 a indiqué le chiffre moyen annuel des transports passagers, tout au moins dans l'immédiat et en regard avec les prix pratiqués par les compagnies aériennes, prix auxquels toutes les bourses ne peuvent accéder.

Le moyen aérien est encore interdit à une grande partie de la population et les sondages effectués sur les documents officiels indiquent que les utilisateurs les plus fréquents sont particulièrement les hommes d'affaires et les commerçants. Une faible partie des places est généralement utilisée par les fonctionnaires en mission.

Les pointes des Statistiques annuelles concordent. Juillet fournit le chiffre maximum des départs et septembre le maximum des arrivées c'est-à-dire des retours. Ces variations brutales sont provoquées par les congés des fonctionnaires métropolitains qui bénéficient de la gratuité du transport maritime. Le montant en est supporté par l'Administration et des conventions passées entre elle et les transporteurs aériens permettent aux bénéficiaires d'utiliser la voie aérienne moyennant le paiement d'un léger supplément. Le maximum des demandes de cette nature n'a certainement pas encore été atteint et il y a lieu d'en prévoir l'augmentation au cours de l'été 1949.

Sans optimisme, il est permis de prévoir une augmentation du quart du nombre des passagers dans la période biennale prochaine, soit environ 110.000 passagers en 1950 contre 85.000 en 1948.

Le transport des passagers a été conduit en Tunisie par diverses compagnies françaises et étrangères, pour lesquelles les chiffres officiels sont les suivants :

Statistiques de Transports — Passagers pour 1948

Cie ou AGENCE	passagers ARRIVEE	passagers DEPART	TRANSIT
AIR-FRANCE	19.741	16.389	8.949
Cie. WORMS	1.963	2.366	1.098
Cie AIGLE AZUR	3.971	4.255	80
Cie K.L.M.	820	930	8.097
Cie L.A.I.	1.535	1.523	0
Touristes et Cies diverses..	1.014	5.171	7.149
Totaux.....	29.044	30.634	25.373

On constatera d'une part que la Société Nationale Air-France est le plus actif des utilisateurs de l'aérodrome pour le transport des passagers de ou vers Tunis.

Cette supériorité est provoquée par les moyens d'exploitation mis à sa disposition au sol et également par l'importance de sa flotte aérienne et l'emploi d'horaires réguliers qui ont la faveur des usagers.

La Compagnie Aigle-Azur vient au second rang pour le transport des passagers de ces catégories.

La Compagnie K.L.M. (Hollandaise) a un transit très important de passagers, l'escale de Tunis ne constituant qu'un arrêt technique de nuit de la ligne internationale Amsterdam-Johannesburg.

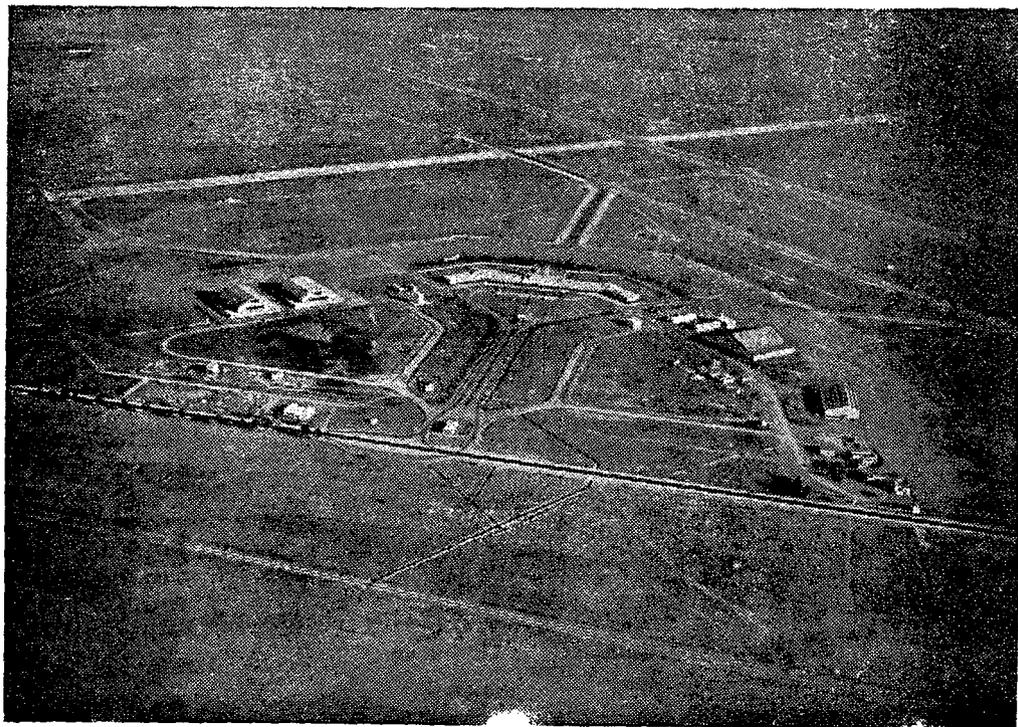
Enfin, la Compagnie italienne L.A.I., dont les lignes ont été mises en service en 1948, paraît devoir progresser dans le domaine du transport des passagers.

Dans la rubrique Compagnies diverses et Touristes ont été compris tous les avions dont les passages à El-Aouina n'ont été qu'occasionnels ou fortuits et ne peuvent être admis comme une source d'intérêts commerciaux stables.

LES TRANSPORTS DE FRET

Jusqu'en 1939 le transport des passagers constituait le but principal de l'activité des Compagnies aériennes. L'embarquement du fret à bord des avions ne constituait qu'un appoint pour compléter la charge payante.

Pour des parcours réduits, seuls possibles avec les appareils dont on disposait à cette époque, le transport du fret était plus onéreux que par les moyens maritimes ou terrestres.



VUE AERIENNE DE L'AERODROME DE TUNIS-EL AOUIA

(Photo Aéronautique Civile)

Cependant sur les longs parcours, l'avantage du transport aérien était déjà apparu. L'unification des moyens de transports, la suppression des manipulations des transbordements, le gain de temps constituaient autant de facteurs qui entraient en ligne de compte pour définir le prix de revient du transport du kilogramme de fret. En particulier le gain de temps est spécialement appréciable lorsqu'il s'agit de la livraison de primeurs sur des marchés éloignés du centre producteur.

Les caractéristiques de fraîcheur et de maturité sont aisément respectées et permettent une vente offrant une marge bénéficiaire plus importante.

Plus particulièrement en Afrique du Nord, les étendues désertiques et la température sont peu favorables aux transports terrestres. Le déplacement des fruits et des primeurs du point de production au port de la côte sont longs et l'avion constitue le moyen rationnel dans tous les cas où son emploi est possible. Corrélativement, le ravitaillement des territoires du Sud doit bénéficier largement de cet emploi.

L'intérêt du transport du fret par la voie aérienne a été compris par de nombreuses entreprises. Depuis 1945, le tonnage transporté a suivi une progression croissante.

Le fret transporté est constitué principalement par des primeurs et agrumes, des pièces techniques, des tissus, des cuirs travaillés (portefeuilles, chaussures, etc.) des fourrures, robes, manteaux. Enfin dans certains cas particuliers, des automobiles, des déménagements complets ont été amenés à Tunis ou enlevés.

Les résultats ci-après ont été enregistrés en 1948, et représentent l'activité des diverses Compagnies aériennes :

Statistiques des transports de fret année 1948 (Fret en kgs)

Cie ou AGENCE	A L'ARRIVEE	AU DEPART	EN TRANSIT
AIR-FRANCE	491.587	300.740	195.625
WORMS	323.872	427.379	39.962
AIGLE AZUR	266.250	268.031	NEANT
K.L.M.	6.809	5.964	91.686
L. A. L.	525	198	NEANT
Autres services occasionnels..	589.618	644.733	157.627
TOTAUX....	1.678.861	1.647.045	484.900

Il convient de noter que certaines Compagnies paraissent se spécialiser dans le transport du fret alors que d'autres se cantonnent dans celui des passagers.

Seule la Société Nationale Air-France effectue indistinctement les deux transports d'une manière importante.

Sous la rubrique « autres Services occasionnels » figurent les compagnies aériennes qui ne viennent à Tunis que lorsqu'elles sont en mesure d'y trouver un fret de retour.

Les pointes de trafic se situent de novembre à février, les minima de trafic en mai et juin. On constate en quelque sorte, une balance entre les pointes du trafic-passagers et celles du trafic-fret, ce qui concède à l'aérodrome une activité permanente.

TRANSPORT DE LA POSTE

Les résultats acquis au cours de l'année écoulée sont résumés dans le tableau ci-après :

Transports Postaux pour 1948

Cie ou AGENCE	ARRIVEE (kgs)	DEPART (Kgs)	TRANSIT (Kgs)
AIR-FRANCE	114.030	101.345	71.060
WORMS	140	84	—
K.L.M.	1.785	1.350	59.505
L. A. I.	1.426	57	—

Les transports postaux sont l'objet d'accords entre les Compagnies aériennes et la Direction Centrale des P.T.T.

Il est normal que ces transports soient assurés par des avions à horaires fixes et d'une régularité absolue.

Bien que l'exécution de ce service soit une source de revenus, appréciés par les entreprises aériennes il ne peut être considéré comme une activité commerciale. C'est un service public concédé.

CONCLUSIONS :

L'examen des tableaux comparatifs donnés dans le cours du texte conduit à la conclusion que l'aérodrome a une activité commerciale qu'il est indispensable d'augmenter dans l'intérêt même de l'économie générale de la Régence.

L'aboutissement est fonction de l'apport à l'aérodrome des passagers, du fret et de la poste susceptibles d'employer la voie aérienne. Il convient donc de relier El-Aouina par des moyens aussi rapides et confortables que possible à tous les centres urbains et agricoles de Tunisie assez importants pour répondre aux offres des entreprises aériennes.

En contre-partie, l'aérodrome devra fournir aux utilisateurs l'ensemble rationnel nécessaire pour la réception des passagers, pour les emmagasinsages du fret et sa conservation. Enfin les installations techniques déjà réalisées contribuant à la sécurité des vols constituent une garantie qui, entre en ligne de compte dans l'appréciation de la valeur commerciale de cet aérodrome.

A. M. DONZEL.

Commandant de l'Aérodrome de Tunis-El-Aouina.