

L'abolition des distances : infrastructures et transport aérien, une nouvelle physionomie de l'Afrique du Nord

Marie-Catherine Villatoux

Colloque Fondation Algérie Maroc Tunisie, *D'une guerre mondiale à l'autre : aux sources de la guerre d'Algérie*, 14 octobre 2015. Actes, Riveneuve éditions, 2017, p. 33-46.

Lorsque l'on évoque l'Afrique du Nord, l'aviation ne vient pas immédiatement à l'esprit. Pourtant, l'histoire de cette dernière de l'autre côté de la Méditerranée est presque aussi ancienne que celle qui s'écrit en métropole. C'est dire la richesse de cette aventure humaine, qu'il s'agisse d'aviation militaire, civile ou de loisirs, et plus particulièrement dans l'entre-deux-guerres, période au cours de laquelle les aviateurs issus de l'armée se font « défricheurs » de lignes aériennes, permettant la traversée des immensités d'un territoire encore largement inconnu. Quelles furent les grandes étapes de cette « conquête aérienne » ? Dans quelles conditions s'est-elle effectuée ? Quels en furent les enjeux et les principales conséquences ? Telles sont les principales interrogations qui guident cette communication.

L'Afrique du Nord, terre d'aviateurs

Il convient de rappeler que l'un des pères-fondateurs de l'aviation, Louis Mouillard (1834-1897), auteur de la célèbre encyclopédie *L'Empire de l'air* dont s'inspireront par la suite Clément Ader et les frères Wright, réalise en 1865 un premier planeur de son invention qui évolue près d'Alger, dans la ferme familiale de Baba Ali. Cet engouement précoce pour le fait aérien en Afrique du Nord se poursuit à l'aube du XXe siècle, en octobre 1909, alors que le pionnier René Métrot, né à Blida, effectue le premier vol motorisé sur le continent africain à bord

d'un biplan Voisin depuis l'hippodrome de Hussein-Dey, dans la banlieue d'Alger. Dans son sillage, d'autres passionnés se lancent à leur tour dans la conquête des airs, tels l'Oranais Julien Serviès sur monoplan Sommer, Edouard Paillolle, originaire de Mascara, qui trouve la mort lors d'une démonstration à Hussein-Dey le 14 juillet 1911, ou bien encore Léonce Ehrmann, né à Boufarik, qui disparaît à son tour accidentellement le 18 avril 1914. Les deux premières écoles de pilotage ouvrent par ailleurs au début des années 1910, l'une à Blida, sous la direction de René Métrot, et l'autre à La Sénia, sous la houlette de Julien Serviès¹. Lorsque la Grande Guerre éclate, vingt et un pilotes ont été brevetés en Algérie sur les mille sept cent vingt-trois que compte l'Aéro-club de France et parmi eux le constructeur Edouard Nieuport de Blida ou bien encore le lieutenant-aviateur Paul Acquaviva. L'engouement de la population d'Afrique du Nord pour l'aviation ne se démentira jamais pendant toute la première moitié du XX^e siècle.

Pour autant, l'idée de créer un service aéronautique destiné à installer un réseau de poste aérienne dans le sud algérien et à explorer la zone saharienne revient au président de la Ligue nationale aérienne, Roger Quinton, dès 1910². Cette idée, reprise par le ministre de la Guerre, aboutit à la mise sur pied entre 1911 et 1912 du centre d'expérience coloniale d'aviation militaire de Biskra d'où le premier pilote militaire Max de La Fargue décolle le 17 février 1912. Jusqu'à la Grande Guerre, les pilotes de l'escadrille de Biskra réalisent plusieurs vols de démonstration vers Tunis, Bizerte ou bien encore Sfax, expérimentant les « plus lourds que l'air » dans des conditions climatiques bien différentes de celles de la métropole³. Des raids en direction de la zone saharienne sont même lancés, ouvrant la voie à une aviation d'exploration qui ne verra réellement le jour qu'avec le retour du général Laperrine au Sahara, en février 1917. Dans le même temps, débarque à Casablanca, le 25 février 1912, la 1^{re} Section d'aviation militaire

¹ Cf. Pierre Jarrige, *L'aviation légère en Algérie (1909-1939)*, mars 1992, chez l'auteur, 421 p.

² « L'aviation aux colonies », *La revue aérienne*, 25 septembre 1910.

³ Voir Pierre Jarrige, « 1909-1920. Premiers vols en Algérie et en Tunisie », p. 26-41.

du Maroc occidental, composée d'une trentaine d'hommes, chargée d'une mission qualifiée de « police coloniale ». Les pilotes sont engagés dans des opérations de reconnaissance lors de la progression de la colonne Mangin au Tadla, en avril 1913, effectuant même des tâches dites de « destruction » comme les qualifie alors le général Lyautey, autrement dit des bombardements aériens⁴.

Ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale que s'écrit une nouvelle page de l'aviation en Afrique du Nord. L'initiative vient cette fois du ministère des Colonies qui reprend l'idée d'un développement de « nos immenses territoires coloniaux où l'activité humaine est souvent ralentie par suite de l'insuffisance et de la précarité des voies de communication »⁵ grâce à l'avion. Or, la cessation des hostilités rend disponible un matériel considérable et de qualité, de même qu'un personnel navigant et des spécialistes photographes ou mécaniciens aguerris par quatre années de guerre. Le décret du 19 janvier 1920 signé par les ministres de la Guerre et des Colonies fixe ainsi le statut et la composition des formations de l'aéronautique destinées aux colonies. Comme le spécifie l'article 2, si l'aéronautique est employée « en premier lieu à l'exécution des missions militaires », elle doit aussi assurer « d'après les instructions des gouverneurs généraux, des missions d'ordre politique et économique ». Le décret d'application précise par ailleurs que cette situation doit perdurer « jusqu'à ce qu'un service d'aviation civile qualifié soit organisé dans les colonies ». Ainsi se dessinent des missions nouvelles de transport de passagers, de « défrichage » de routes aériennes ou bien encore d'évacuation sanitaire au profit des troupes comme des populations civiles. Le personnel navigant et les spécialistes proviennent du ministère de la Guerre tandis que leur entretien, ainsi que celui du matériel aéronautique, est payé par le budget colonial. Les aviateurs, de même

⁴ Cf. Marie-Catherine Villatoux, « L'aéronautique militaire au Maroc avant 1914. Un regard d'aviateur », *Les ailes du désert. L'aéronautique militaire française entre Méditerranée et Niger, 1911-1939*, juin 2001, SHAA, p. 134-145.

⁵ « L'aviation coloniale », *Revue de l'aviation aéronautique militaire*, n° 12, novembre-décembre 1922, p. 138.

que les escadrilles installées en Afrique du Nord, dépendent alors du général commandant les troupes terrestres. Toutefois, les missions à caractère civil sont décidées par l'autorité politique sur place, avec l'accord et le soutien de l'autorité militaire assurant le relais pour la mise en place et l'exécution des tâches demandées.

Avec la création de l'aviation coloniale en janvier 1920, les forces aériennes sont désormais scindées en deux types : coloniales et métropolitaines. De fait, les escadrilles stationnées en Algérie et en Tunisie relèvent de la métropole tandis que celles détachées au Maroc et au Levant constituent l'aviation des théâtres d'opérations extérieures (TOE), dans la mesure où la France est confrontée à des situations insurrectionnelles connues sous les noms de guerres du Rif et du djebel Druze, au milieu des années 1920. Dans un premier temps, les escadrilles d'Afrique du Nord sont articulées en deux régiments d'aviation d'observation : le 36^e RAO constitué de quatre groupes de deux escadrilles chacun stationnés à Alger-Hussein Dey pour le premier, à Oran-La Sénia pour le deuxième, Constantine pour le troisième et Tunis pour le quatrième ; le 37^e RAO avec trois groupes d'observation installés à Fez et Marrakech et deux groupes de bombardement à Meknès. L'aviation d'Algérie ainsi que l'aéronautique militaire de Tunisie voient le jour en janvier 1923, après la dissolution du 36^e RAO. La première rassemble trois groupes d'aviation d'Afrique (GAA) tandis que la seconde comprend le 4^e GAA installé à Tunis Kassar-Saïd et disposant d'une grande indépendance administrative. Toutefois, cette organisation qui paraît bien rodée change profondément à la suite de la création du ministère de l'Air en 1928⁶ mais surtout de celle de l'armée de l'Air en 1933. Au 1^{er} juillet de l'année suivante, toutes les escadrilles stationnées en métropole sont rattachées à quatre grandes régions aériennes, une cinquième voit le jour à Alger regroupant le 37^e régiment d'aviation au Maroc (Rabat), le 1^{er} GAA en Algérie (Blida et Sétif), le 2^e GAA à La

⁶ A cette date, le budget des forces aériennes aux colonies est désormais rattaché à celui du ministère de l'Air. Cf. Jean-Baptiste Manchon, *L'aéronautique militaire française outre-mer, 1911-1939*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2013, p. 260-264.

Sénia et Colomb-Béchar, et enfin la 4^e escadre d'aviation d'Afrique en Tunisie (El Aouina et Sidi-Hamed).

Dernier point et non des moindres, les effectifs de l'aéronautique militaire stationnés jusqu'en 1929 en Algérie et Tunisie demeurent relativement faibles, évalués à environ 1 460 personnes ; ils connaissent une croissance importante dans les années 1930, passant de 1 870 à plus de 7 000 à la veille de la Seconde Guerre mondiale. La même tendance s'observe en ce qui concerne le Maroc dont les effectifs sont plus importants au départ en raison des troubles qui s'y développent (environ 1 800 personnes), pour atteindre par la suite un palier se situant autour de près de 4 800 aviateurs.

Le personnel, venu de métropole, effectue des séjours en Afrique du Nord d'une durée moyenne de 3 à 7 ans. Parmi les grandes figures qui servent alors dans cette zone, se détachent de futurs généraux de l'armée de l'Air, dont certains accèdent à la plus haute fonction, celle de chef d'état-major, tels les généraux Vuillemin, Bouscat, Jouhaud et Féquant. Parmi eux le général Vuillemin s'impose comme une personnalité hors du commun, grand spécialiste de raids, dont l'attachement pour les cieux africains est indéniable. D'autres sont demeurés particulièrement célèbres comme le général Pierre Weiss, auteur de deux ouvrages relatant sa période aux colonies : *L'hallucinante Afrique française* et *Secret du Sud*. Le personnel indigène est exclusivement employé au sol, à l'exception du fils de l'Agha Mahfouf de Kabylie, le capitaine Mahfouf, engagé au 1^{er} GAA, qui obtient en 1927 le droit de passer l'examen d'observateur-mitrailleur. Soutenu par les généraux Weiss et Vuillemin, il poursuit une remarquable carrière qui le conduit à organiser en 1935 le Service photographique des unités à Djibouti⁷. Détail intéressant à noter : dès 1918, le général Laperrine avait d'ailleurs proposé que des guides sahariens ou Touaregs soient formés comme observateurs aériens.

⁷ Cf. Jean-Baptiste Manchon, *op. cit.*, p. 339.

Cette idée est finalement abandonnée avec le déclenchement de la guerre du Rif qui fait naître la suspicion quant à la fidélité du personnel indigène.

Des hommes et des machines

Ainsi que l'avait prescrit le décret de 1920, les forces aériennes déployées en Afrique du Nord se trouvent employées à des tâches civiles d'aménagement et de mise en valeur de ces territoires qui se couvrent d'aérodromes, de bases ainsi que de terrains dits « secondaires » sommairement équipés. Parmi ces travaux largement méconnus qui vont préparer la mise en place des premières lignes de l'aviation commerciale, il convient de souligner l'importance des missions de photographie aérienne qui permettent de dresser des cartes topographiques de zones encore largement méconnues. Qu'il s'agisse de photographies aériennes obliques ou verticales à moyenne ou haute altitude, les clichés obtenus sur plaques de verre jusqu'au début des années 1930, puis sur films par la suite, permettent de rassembler des milliers de négatifs. A titre d'exemple, pour la seule année 1930, 125 000 clichés sont ainsi réalisés pour la seule couverture du Maroc. Le croisement avec des relevés sur le terrain permet aux cartographes de constituer des cartes allant du 1/50 000 au 1/200 000. Ces dernières vont faciliter l'exploration automobile de ces grandes zones désertiques qui précède et accompagne l'avancée des axes de pénétration aériens. Ces cartes mentionnent l'emplacement de puits, de palmeraies, d'oasis, de postes de ravitaillement en eau ou essence qui s'avèrent indispensables aux expéditions terrestres et aériennes. C'est ainsi qu'au milieu des années 1930, l'Algérie, la Tunisie puis le Maroc sont cartographiés avec une précision extrême grâce à ces travaux souvent fastidieux mais indispensables accomplis par les aviateurs d'Afrique du Nord.

Ces années décisives sont aussi celles du transport du courrier par la poste aérienne. L'aviation, depuis la fin de la Grande Guerre, a démontré l'importance de la rapidité et de la qualité d'un service postal aérien. Dès 1919, les aviateurs de

Tunisie puis du Maroc établissent des transversales reliant même ensuite Alger. En outre, jusqu'au milieu des années 1930, le transport du courrier vers les postes des zones sahariennes est une activité indispensable qu'accomplissent les aviateurs d'Afrique du Nord à laquelle il faut aussi ajouter les déplacements de personnalités officielles ou d'officiers de liaison. C'est aussi dans les années 1920 que se mettent en place les premières évacuations sanitaires par avion avec la livraison en 1923 au 37^e RAO du Maroc de deux Bréguet XIV Tbis « Aérochir » qui permettent l'évacuation de deux blessés par avion. Ces appareils, spécialement aménagés avec une cabine fermée devant le pilote, peuvent en outre accueillir un infirmier ou un médecin susceptibles d'intervenir pendant le vol auprès du malade. En 1926, 2 386 personnes ont ainsi été évacuées, qu'il s'agisse de militaires ou de civils. Au total, même si ces évacuations sanitaires ne représentent que 5 % des activités de l'aéronautique militaire en Afrique du Nord, elles témoignent de l'intérêt porté à ces territoires au cours de cette période.

Pendant les deux décennies de l'entre-deux-guerres, les missions aériennes sont assurées essentiellement par deux types d'appareils, le Breguet XIV et le Potez TOE, conçus à l'origine pour la métropole, et qu'il s'agit d'adapter aux conditions climatiques bien spécifiques de l'Afrique du Nord⁸. De petite taille - près de 15 m d'envergure et 9 m de long -, ces deux machines disposant pour la première d'un moteur de 300 chevaux et de plus de 400 chevaux pour la seconde, d'une autonomie de vol de plus de 4 heures, évoluent à la vitesse de 170 km/h avec un équipage de deux personnes. Robustes, fiables, elles vont s'avérer particulièrement résistantes dans ces régions difficiles. Les avions sont en effet confrontés à de fortes amplitudes thermiques, à un air salin et chargé d'humidité le long des côtes, à des vents de poussière et à des tempêtes de sable dans le désert. Aussi le travail des mécaniciens s'avère-t-il déterminant afin de limiter les pannes et éviter les accidents. N'oublions pas que tous ces appareils biplans, où

⁸ Cf. Marcelin Hodeir, « Des problèmes techniques rencontrés en milieu saharien par l'aviation des colonies », *Les ailes du désert, op. cit.*, p. 156-165.

pilotes et observateurs sont installés dans des cabines ouvertes, comportent encore de nombreuses parties en bois et toile collée qui « travaillent » énormément. Le taux d'usure des appareils est donc extrêmement important, contraignant les mécaniciens à pratiquer la « cannibalisation » en récupérant des pièces sur des appareils inaptes au vol que l'on conserve sur les bases afin de pouvoir réparer. Les mécaniciens du centre de Biskra vont s'attacher très vite à adapter les appareils en apportant des modifications majeures telle la mise en place sur le Breguet XIV d'un radiateur plus grand pour faciliter le refroidissement du moteur, d'un réservoir supplémentaire de 80 litres entre le pilote et le passager qui fait passer l'autonomie de vol à près de 7 heures, l'emport sur le côté gauche de l'avion d'un réservoir d'eau potable de 18 litres ainsi que d'une roue de secours. Enfin, la carlingue est aménagée afin de pouvoir embarquer des vivres nécessaires pour 5 jours en cas d'atterrissage forcé en zone désertique ou isolée. Ces bricolages contraignent cependant les autorités militaires comme civiles à demander, au milieu des années vingt, aux constructeurs l'adaptation d'un modèle récent pour les colonies, le Breguet conçu en 1917 - le célèbre « Louis XIV » - s'avérant désormais usé et fatigué. La société Potez adapte ainsi le modèle 25 en une série spécifique le Potez 25.31 TOE produit à près de 800 exemplaires destiné à tous les théâtres de l'Empire colonial et livré à partir de 1928. Reconnaissable à ses sept bandes blanches peintes sur le plan supérieur qui permettaient de repérer un appareil perdu - les radios embarqués et peu puissantes sont inutiles en l'absence d'antennes relais - le Potez 25 TOE subit à son tour des modifications aux mains des mécaniciens locaux afin de pouvoir évoluer avec le minimum de risques en zone saharienne. Le Potez 25 « Bilma », du nom d'un village saharien, emporte bien sûr une roue de secours, un réservoir supplémentaire mais surtout « du matériel de dépannage du mécanicien en campagne : agrès d'arrimage au sol, piquets, et cordes, cales de blocage des commandes au sol, matériel de réparation des voilures, important rouleau de toile, bandes de toiles crantées de joints, pelotes de ficelle spéciales coutures, aiguilles diverses, pinceaux et pots de colle cellulosique, rivets,

quelques outils de réparation du moteur »⁹. Enfin, ces appareils étant des monomoteurs, ils effectuent leurs missions, en particulier en zone saharienne, en vols groupés de deux ou trois avions.

Autant l'aménagement des infrastructures s'avère relativement simple dans les zones côtières d'Afrique du Nord, autant celui-ci demande une préparation complexe dès que l'on aborde des zones inhabitées, désertiques comme le Sahara, où l'immensité des distances devient très vite un obstacle en cas de panne avec le risque de ne pouvoir secourir à temps les « naufragés des airs ». C'est ainsi que le défrichage des grands axes de pénétration subsaharienne ne s'effectue que précédé et accompagné par un tracé de pistes pour automobiles¹⁰. Les plans d'exploration sont par ailleurs établis conjointement par les autorités civiles, Département des Colonies, Gouvernement Général, et les responsables militaires. Des équipes provenant de chacun des GAA partent baliser les terrains afin de préparer des bases de ravitaillement tous les mille kilomètres, des terrains secondaires tous les cinquante kilomètres et de secours tous les cent kilomètres. Les bases de ravitaillement qui offrent tous les services nécessaires sont choisies près de villages, de postes militaires qui disposent de télégraphes et d'une petite station météo. Sur chacun des terrains secondaires ou auxiliaires, on installe des abris pour avion non fermés comportant des murets pour les protéger des vents de sable, des hangars avec du matériel de réparation et des postes d'essence. Enfin, les terrains de secours, qui sont marqués à la chaux par quatre équerres et un cercle central, ne disposent d'aucune installation particulière mais leur sol qui a été aplani permet à un appareil de se poser sans risque de briser son train d'atterrissage et d'effectuer si besoin des réparations de fortune. Des dizaines de sites aménagés voient ainsi le jour dont le plus célèbre porte le nom de « Bidon V ». Né de la reconnaissance automobile effectuée par le lieutenant Georges

⁹ Marcelin Hodeir, *op. cit.*, p. 161

¹⁰ Cf. Dominique et Pascal Bejui, *Exploits & fantasmes Transsahariens. 80 ans de traversées sahariennes abouties ou... rêvées, en auto, en camion, en train et en avion*, Chanac, La Régordane, 1994, 176 p.

Estienne sur l'axe occidental de traversée du Sahara entre Colomb-Béchar et Gao, ce site, aménagé autour d'un bidon de 50 litres peint en blanc, facilement visible pour véhicule circulant au sol, avec un panneau portant le chiffre V, est rapidement devenu une étape obligatoire pour les aviateurs comme pour les automobilistes. Equipé des distributeurs à essence Shell puis, en 1935, d'un pylône de 32 m de haut, installé par la société Butagaz, baptisé du nom du général Vuillemin et permettant aux aviateurs de voler de jour comme de nuit, ce site dispose même de deux cars-couchettes transformés en hôtel de fortune.

Cette organisation, qui s'appuie sur un service météo de très grande qualité qui se met en place dès 1923 dans les principaux centres, autorise une conquête méthodique de l'espace nord-africain. Chaque groupe d'aviation dispose de son centre météo et communique par TSF ou téléphone les relevés quotidiens de ses différentes stations locales exploités pour rédiger les prévisions météorologiques pour le lendemain. En effet, la progression des aviateurs dans ces zones se fait en pilotage à vue dans des conditions météo optimales. Or, si les repérages visuels sont aisés en zone montagneuse ou dans le cas d'un relief disposant de points remarquables indiqués sur les cartes, il n'en est pas de même dans les dunes du Sahara. Des équipes automobiles vont devoir baliser les axes de progression afin de faciliter le repérage au sol des pilotes qui peuvent ainsi défricher de nouvelles lignes aériennes avec la plus grande sécurité. Ces travaux vont occuper les personnels des escadrilles d'Afrique du Nord jusqu'au milieu des années trente, l'inventivité des hommes permettant de venir à bout de bien des difficultés. La mise en place de balises spéciales, plus visibles que les bidons antérieurement posés, dont les plus célèbres dites Schneider de type 29, 33, 34 ou 35, sous forme de maisons métalliques rectangulaires, peintes en blanc de 4 m sur 3 m, avec des toits à 45°, demeure l'un des exemples les plus marquants de cette période¹¹. Le Sahara est donc exploré depuis trois bases de départ : Colomb-Béchar, Laghouat

¹¹ Marc Franconie, « Aviateurs chez les Méharistes. Le balisage des voies aériennes transsahariennes d'Algérie », *Les ailes du désert, op. cit.*, p. 170.

et Biskra. Les escadrilles des trois GAA basés en Algérie sont détachées à tour de rôle sur les terrains pendant quelques mois lors de la période la plus propice, effectuant ainsi le travail d'exploration des trois grands axes vers le Soudan et le Niger. Ce sont ces escadrilles dites « sahariennes » qui ouvrent ces lignes et dont les raids sont restés fameux.

Deux grands raids marquent ainsi les mémoires et méritent à ce titre d'être rappelés, où le général Vuillemin est par ailleurs à chaque fois présent. Le premier raid, qui s'achève tragiquement avec la disparition du plus célèbre de ses acteurs, le général François Laperrine, le 5 mars 1920, ouvre la période des grands défricheurs de lignes aériennes. Ce grand saharien a découvert pendant la Grande Guerre l'aviation et s'est très vite passionné pour son utilisation en Afrique du Nord. Nommé par Lyautey, en janvier 1917, commandant des territoires sahariens, il est chargé à la fin du conflit de recenser les pistes automobiles et sites d'atterrissage nécessaires à la traversée du Sahara en avion, mission préparatoire au tracé du futur chemin de fer transsaharien. Laperrine se consacre à cette tâche avec énergie lançant, dès février 1919, une équipe destinée à reconnaître et à baliser le tracé de la piste automobile que les avions devront survoler pour leur traversée du Sahara. Toutefois le groupe de huit avions prévus pour le raid connaît de nombreux incidents et se réduit au matin du 18 février 1920 à deux appareils : le Breguet XIV sur lequel embarque le général Laperrine, installé sur les genoux du mécanicien, fatale erreur pour une machine prévue pour deux passagers, et le Breguet XVI du commandant Vuillemin. Peu de temps après leur départ, le commandant Vuillemin qui vole à la boussole s'écarte de la piste, tandis l'avion du général Laperrine qui le suit le perd de vue et ne parvient pas à retrouver la piste. A court d'essence et contraint de se poser en plein désert, l'avion capote à l'atterrissage au cours duquel le général Laperrine est grièvement blessé. Il décède le 5 mars après une longue agonie tandis que ses deux compagnons sont sauvés par une patrouille neuf jours plus tard. Le commandant Vuillemin les avait pourtant cherchés sans parvenir à retrouver leur trace. La

disparition tragique du général Laperrine apportait la preuve des risques encourus par les équipages dès qu'ils s'écartaient d'un tracé reconnu et balisé. Les conditions de sécurité les plus strictes dans lesquelles sont lancés les raids les années suivantes expliquent leur réussite et la progression extraordinaire de l'ouverture des lignes aériennes, militaires puis civiles, en Afrique du Nord comme en AOF et AEF au cours des deux décennies suivantes. C'est ainsi qu'en 1933 la « Croisière noire » du général Vuillemin, connue également sous le nom de « Croisière des cocottes » en raison de l'insigne peint sur le fuselage des appareils inspiré de celui de l'unité au sein de laquelle a servi le général Vuillemin pendant la guerre (escadrille C.11), constitue le point d'orgue des progrès accomplis par l'aviation dans cette zone. Largement soutenu par le ministre de l'Air, Pierre Cot, ce raid emblématique de 28 Potez 25-TOE qui évoluent pendant deux mois dans le ciel africain représente également pour la jeune armée de l'Air une « vitrine » incomparable qui renvoie d'elle une image sublimée de modernité et de toute puissance. Après une préparation de plus deux mois en métropole, les Potez TOE équipés « Bilma » quittent le Bourget le 8 novembre 1933, pour un voyage spectaculaire qui les entraîne de Rabat à Bidon V, Gao, Bamako, Dakar, Saint-Louis, Niamey, Bangui et enfin El-Goléa qui est atteinte le 15 décembre. L'escadrille rentre en métropole via Tunis, Alger, Oran puis Rabat. Les leçons tirées de cette expédition hors-norme permettent ainsi d'établir en 1935 « Le code saharien de l'Air », guide de travail indispensable pour les unités aériennes stationnant ou évoluant dans cette zone. La même année, la jonction aérienne militaire entre Afrique du Nord, AOF et AEF est achevée et, à l'aventure succède désormais le temps de l'exploitation civile des lignes aériennes en charge du transport postal ou de celui des passagers, l'armée de l'Air se tournant désormais vers d'autres préoccupations à la suite de l'arrivée au pouvoir des nazis en Allemagne.

Le temps de l'aviation civile et commerciale

La Grande Guerre à peine terminée, le gouvernement organise, dès 1919, le Service de la Navigation aérienne qui relève du ministère de la Guerre et composé presque exclusivement de personnel militaire. Ce nouveau service se voit chargé de la mise en place des lignes aériennes commerciales sur le territoire métropolitain comme dans les colonies. Des centaines d'appareils militaires sont disponibles de même que des pilotes qui, contraints de se reconvertir à la vie civile, sont prêts à tenter l'aventure. Toutefois si l'affaire s'avère plus difficile que prévue sur le territoire métropolitain en raison de la concurrence du train, tel n'est pas le cas en Afrique du Nord. Le maréchal Lyautey une fois encore manifeste son intérêt pour l'aviation en recevant à Casablanca, en mars de la même année, Pierre-Georges Latécoère qui lui expose son projet de création d'une ligne postale aérienne entre la France et le Maroc. Il lui apporte son soutien, la Compagnie des Lignes Latécoère, future Aéropostale, bénéficiant dès lors des équipements destinés aux aviateurs militaires¹². Parmi les pilotes de la Ligne s'illustrent des hommes issus de l'aéronautique militaire dont les deux figures les plus célèbres demeurent celles de Mermoz et d'Antoine de Saint Exupéry. Toutefois, en dépit des efforts et des subventions de l'état, la mise en place des lignes commerciales se révèle bien plus difficile que prévue, leur rentabilité étant loin d'être pérenne tandis que les appareils militaires reconvertis s'avèrent souvent bien mal adaptés à ces nouvelles conditions d'emploi. Cinq compagnies voient cependant le jour entre 1920 et 1932 et des hydravions relient même un temps Marseille et Alger. A la demande du ministre de l'Air, Pierre Cot, ces compagnies fusionnent en 1933 pour donner naissance à la Compagnie Air France. Le cas de la Régie Air Afrique est toutefois bien différent. Il demeure l'œuvre du commandant Jean Dagnaux, ancien compagnon d'escadrille du général Vuillemin pendant la Grande Guerre, et avec lequel il a, par ailleurs,

¹² François Pernot, « Le rôle des aviateurs militaires français dans le défrichage des lignes aériennes dans les années vingt et le début des années trente », *Actes du colloque « Pierre-Georges Latécoère »*, 27-30 octobre 1993, Vincennes, SHAA, 1994, p. 47-71.

accompli plusieurs raids d'exploration sur le continent Africain¹³. La Société Transafricaine qu'il a fondée en 1928, reliant Alger à Brazzaville, évolue par la suite devenant Air Afrique tandis que la ligne d'exploitation est prolongée jusqu'à Madagascar en 1936. Personnalité hors du commun, le commandant Dagnaux, amputé de la jambe gauche au cours d'un combat aérien en 1916, demeure l'une de ces figures emblématiques de ces pilotes de l'entre-deux guerres évoluant sur le continent africain. Sa disparition au cours d'une mission aérienne en mai 1940 témoigne tant de son abnégation que de sa passion pour l'aviation.

Or, cet intérêt pour l'aviation ne se limite pas au seul domaine de l'aviation commerciale. Si au début du XX^e siècle quelques écoles de pilotage voient le jour en Afrique du Nord, la Grande Guerre met rapidement un terme à cette aventure. La paix revenue, nombre de ceux qui, nés entre Afrique du Nord ont combattu dans l'aéronautique militaire, continuent à voler mais en tant que réservistes. Toutefois la célébration des fêtes du Centenaire de la conquête de l'Algérie relance l'intérêt pour l'aviation civile que le général Vuillemin contribue à populariser. Il s'envole ainsi d'Alger, en janvier 1930, en compagnie de son épouse et de son fils âgé de 4 ans à bord d'un Caudron 117 suivi par des amis en avions et automobiles en direction du Lac Tchad. Cette expédition touristique qui suit les pistes aériennes défrichées par les aviateurs militaires, largement relatée dans les quotidiens de l'époque, ainsi que les nombreux meetings aériens qui se multiplient dans les plus grandes villes d'Afrique du Nord, ouvrent une période faste pour l'aviation de tourisme. L'Algérie compte ainsi à la veille de la Seconde Guerre mondiale 92 aérodromes, 30 aéroclubs où évoluent 176 avions privés, soit un nombre conséquent comparé aux 671 appareils alors recensés dans le parc national. Les aéroclubs se mettent par ailleurs au service de la population en organisant un réseau d'aviation sanitaire offrant ainsi aux équipes soignantes

¹³ *Aviateurs d'Empire. L'épopée de l'aviation commerciale dans la France d'Outre-Mer*, Chanac, La Régordane, 1993, 175 p.

comme aux malades des facilités de déplacement et de traitement jusqu'alors inespérées. Cet engouement pour l'aviation privée reçoit même, en 1936, le soutien du ministre Pierre Cot qui aide au développement de l'aviation dite « populaire » en autorisant les pilotes militaires d'Afrique à assurer sur leur temps de travail en tant qu'instructeurs bénévoles la formation de jeunes pilotes civils.

Ainsi, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'Afrique du Nord, s'impose-t-elle comme un espace géographique disposant d'un maillage d'infrastructures aériennes, tant militaires que civiles, particulièrement dense qui relie toutes les zones de l'Empire. Ces réalisations s'avèrent d'autant plus remarquables qu'elles ont été effectuées au cours d'un laps de temps des plus contraints et dans des conditions très difficiles. Sans doute faut-il voir dans cette extraordinaire cartographie l'une des raisons qui pousse le général Vuillemin désormais chef d'état-major de l'air à décider, dès le 16 juin 1940, d'envoyer en Afrique du Nord ses meilleures unités équipées des appareils les plus récents tels les chasseurs Dewoitine-520 ou Curtiss H-75 afin de pouvoir poursuivre la lutte depuis l'Empire et lancer la reconquête du territoire métropolitain, espoir que le général de Gaulle allait bientôt concrétiser écrivant ainsi une nouvelle page de l'aventure aéronautique en Afrique du Nord.