

# Aviation Commerciale - 5ème partie

Ami(e) Internaute,

Ce dix-septième diaporama est le cinquième d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Algérie. Il concerne la CGT, Air Transport, l'Aéro-Africaine et la CATA.

Merci aux propriétaires des photos et des documents dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Faites le circuler sans restriction ! Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr)

<http://www.aviation-algerie.com>

Après la guerre, dans l'euphorie du retour de la liberté, les compagnies aériennes fleurissent dans toute la France et en Outre-Mer avec plus d'enthousiasme que de finances solides. Les pilotes libérés par l'armée sont nombreux et qualifiés sur les avions modernes disponibles en quantité aux surplus des armées de l'Air américaines et anglaises.

Mais les devises sont rares et l'industrie française renaissante produit des avions qui se veulent des avions de ligne, mais qui malheureusement n'en ont pas la capacité. Dans le domaine très réglementé du transport aérien, la Direction de l'Aviation civile tente d'assortir les autorisations d'exploitation de lignes à l'utilisation des Ju 52 et des NC 702 produits en série. Ces avions, même gratuits, ne sont pas utilisables d'une façon rentable par les utilisateurs civils. Le SE 161 *Languedoc* et le SO 30 P *Bretagne*, produits en série un peu plus tard, ont des défauts rédhibitoires pour les petites compagnies émergentes. Force est de recourir au DC-3 en se procurant les autorisations de sortie de devises.

Mais tout n'est pas gagné pour autant. Même si le DC-3 a toutes les qualités requises pour être rentable, les petites compagnies s'en sortent difficilement. La réalité des coûts est difficilement applicable, en l'absence de subventions, à une clientèle qui, au lendemain de la guerre, a des ressources tout juste suffisantes pour satisfaire ses besoins élémentaires. En ce qui concerne le fret, le surcoût du transport aérien ne justifie pas toujours les quelques heures gagnées sur le transport maritime qui est assuré traditionnellement et d'une manière très fiable par les grandes compagnies maritimes. Le transport intérieur en Algérie est assuré correctement par les transporteurs routiers et ferroviaires et les échanges avec l'AOF, le Maroc ou la Tunisie sont trop faibles pour assurer un courant de transport aérien rentable.

Les petites compagnies s'essouffent à courir après des marchés dont Air France est l'attributaire privilégié, sinon institutionnel, alors que les compagnies maritimes, qui ont compris d'où viendra la concurrence future, investissent dans Air Algérie.

Toutes ces petites compagnies, animées par des personnes de valeur, disparaîtront, sans avoir eu la possibilité de tenir jusqu'en 1954, c'est à dire jusqu'à la découverte du pétrole et jusqu'aux contraintes imposées aux déplacements par la rébellion.

I. SERVICES REGULIERS	
Lignes d'Algérie :	ALGER - SETIF - CONSTANTINE - BATNA - BISKRA - TOUGGOURT
	ALGER - DJELFA - LA-GHOJAT - GHARDAIA - EL-GOLEA - TIMIMOUN - INSALAH
	ALGER - MASCARA - MECHERIA - AIN-SEFRA - COLOMB-BECHAR
	ALGER - MASCARA - AIN-SEFRA - COLOMB-BECHAR - BENI-ABBES - ADRAR - REGGAN - BIDON V. - GAO
Lignes d'A.E.F. :	GAO - NIAME - COTONOU - DOUALA - BATOUM - YAOUNDE - MAROUA - NGAOUNDERE - DOUALA
Lignes d'A.O.F. :	GAO - NIAMEY - OUAGA - DOUGOU - BOBO-DIOULASSO - BAMAKO-SECOU - MOPTI - TOMBOUCTOU - GAO

Mardi  
Mercredi  
Vendredi

Mercredi  
Samedi

Premier  
et  
Troisième  
Jeudi  
du mois

Pour renseignements  
s'adresser  
à la  
Direction  
générale  
ou aux  
Agences

ALGER

Passages :  
17, Rue Michelet, 17  
Téléph. 384-20

Exploitation Aérienne  
Service Commercial  
Escale de Départ  
4, Rue Drouillet  
Tél. 380-65 et 492-31  
Adr. Télégr. TRANSPORAIR-ALGER

COLOMB-BÉCHAR  
0<sup>h</sup> Exploitation - Télé. 22

Cie G<sup>e</sup> TRANSSAHARIENNE

Sté Anonyme au Capital de 27.600.000 Francs

Siège Social : 5, av. Hoche, PARIS - Tél. Car. 84-50

Direction Générale : 15, rue Michelet, ALGER - Tél. : 366-15  
Adresse Télégraphique : TRANSSAHARIENNE - ALGER

Des Pyrénées...



...au Niger

PARIS

Bureau de renseignements  
9, B<sup>e</sup> Malesherbes  
Tél. Anj. 16-94

PERPIGNAN

PASSAGERS FRÉT  
Escale de départ  
2, Av. G<sup>e</sup> de Goulle  
Téléph. 52-66  
Adresse Télégraphique :  
TRANSSAHARIENNE - PERPIGNAN

Après la guerre, la Compagnie générale transsaharienne, toujours dirigée par Maurice Bonhomme, s'intéresse de nouveau au transport aérien avec, comme directeur d'exploitation, d'Avout d'Auerstaed (colonel descendant du maréchal d'Empire et pilote de chasse avec plusieurs victoires) et comme chef-pilote Louis Demouveaux.

Avec les Ju 52 qui lui sont livrés fin 1946, la CGT entame l'exploitation des lignes d'un programme ambitieux (en haut et à gauche), avec le slogan : *La CGT vous transporte rapidement des Pyrénées au Niger.*

Mais les Ju 52, victimes d'une série noire, ne répondent pas aux attentes et les deux survivants sont reversés à l'armée de l'Air et remplacés, en 1948, par un Bristol *Freighter* et deux DC-3 utilisés en commun avec la compagnie Air Transport qui fait partie du groupe de la Compagnie générale transatlantique.

En juin 1950, la fusion avec Air Transport est totale et amène à la création d'Air Transport Algérie absorbé ensuite par Air Algérie devenue également la propriété des transporteurs maritimes.



En 1947, inauguration d'une ligne en Ju 52 (Pierre Laffargue)

Passagers dans un Ju 52 de la Cie Transsaharienne (Pierre Laffargue)





Le Ju 52 F-BBYS de la Cie Transsaharienne accidenté à Constantine-Oued Hamimime le 4 septembre 1946 (Edouard Maire)

En 1947 à Maison-Blanche,  
arrivée d'un canot en Ju 52  
(Pierre Laffargue)





Ju 52 F-BBYR Accidenté à Mascara le 28 novembre 1947 sur la ligne Alger-Mascara-Colomb Béchar  
(Guy Peyreigne)





Autre incident pour un Ju 52 de la Compagnie générale transsaharienne (Pierre Laffargue)

En 1948, devant un Ju 52, l'équipage en chemises : Vigneron, Louis Demouveaux (chef-pilote) et Arbona (Pierre Laffargue)



Le 28 janvier 1949 à Perpignan-La Llabanère, inauguration de la ligne Alger-Perpignan avec le DC-3 F-BE1Y (Pierre Laffargue)



Le DC-3 F-BE1Y à Perpignan le 28 janvier 1949  
(Pierre Laffargue)

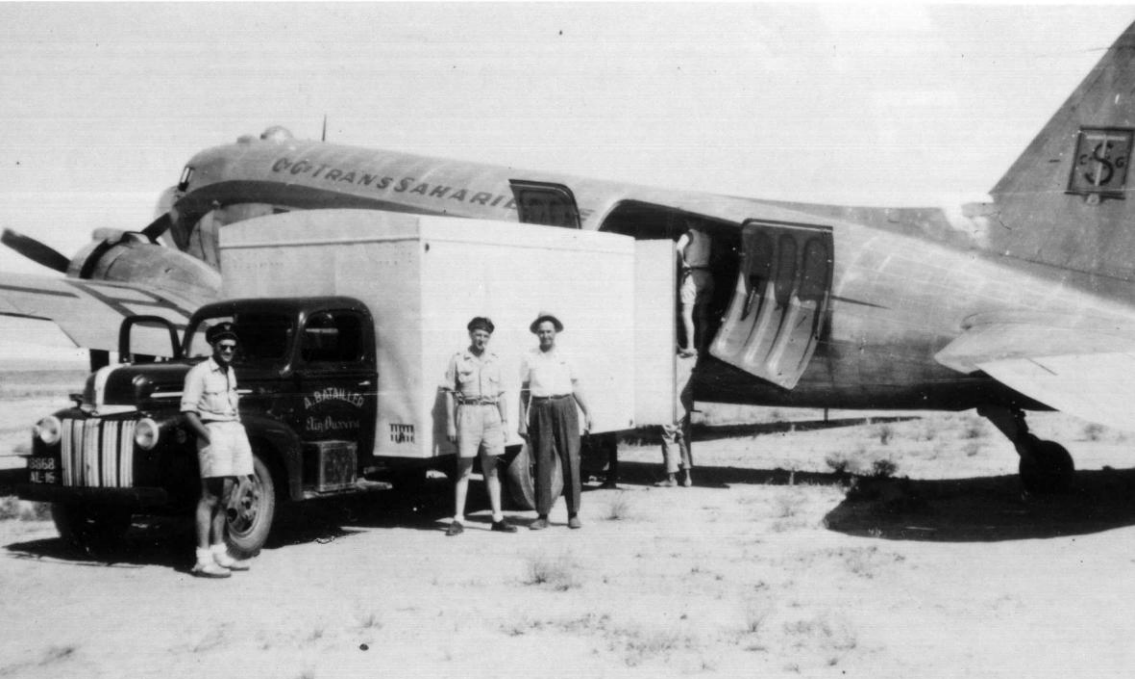


Le 10 février 1949 - Arrivée du vol inaugural Alger-Montpellier Fréjorgues (Pierre Laffargue)



10 février 1949 - inauguration de la ligne Alger-Montpellier Fréjorgues - Discours du préfet Lecomte (Pierre Laffargue)





En 1949, chargement de carcasses de moutons dans un DC-3 à Paul-Cazelles (Aïn-Oussera) chez Auguste Batailler (Pierre Laffargue)

C<sup>IE</sup> G<sup>LE</sup> TRANSATLANTIQUE

SERVICES AÉRIENS

(COMPAGNIE AIR TRANSPORT)



PARIS · LYON · MARSEILLE  
POUR  
**ALGER · ORAN**

Fig. 2. 1. 100001. 1/1

POUR VOYAGER SUREMENT  
RAPIDEMENT  
CONFORTABLEMENT

Utilisez les services de la COMPAGNIE GÉNÉRALE

**TRANSSAHARIENNE - AIR TRANSPORT**

Alger-Perpignan

Alger-Montpellier

Alger-Marseille



Conditions spéciales aux membres des Aéro-Clubs  
et de l'Automobile-Club de la Province d'Alger

Renseignements :

SERVICE DES PASSAGES : 17, rue Michelet. Alger - T. 384-20

La Compagnie Air Transport, présidée par Jean Richard-Deshais, est créée par un groupe de Français Libres dirigé par le colonel Soufflet et Houls, avec le commandant Ottensooser (le commandant *Charles* pendant la guerre) et avec l'appui de la Compagnie Générale Transatlantique. Elle assure le transport des journaux en Bristol *Freighter* et livre la presse à Alger. Elle fusionne avec la Cie Transsaharienne fin 1949 et dessert Alger-Montpellier début 1950, en plus d'une ligne vers l'Afrique Noire, ligne sur laquelle un *Freighter* a un accident grave peu avant la fusion avec Air Algérie en juillet 1950





Stand des Cie Transsaharienne et Air Transport à la foire de Perpignan en 1949 (Pierre Laffargue)



A Maison-Blanche, embarquement et installation d'une 4cv dans un Bristol 170 *Freighter* d'Air Transport (Pierre Laffargue)



# Aéro-Africaine

## Société algérienne des Transports Tropicaux



En 1943, Georges Estienne, pionnier du transport automobile et aérien au Sahara, crée l'Aéro-Africaine, filiale de la SATT (Société algérienne de transports tropicaux), avec ses amis Raymond Bailly et Robert Jumeau (pilotes de la Première Guerre), pour reprendre l'activité aérienne entamée avant la guerre.

En 1946, l'Aéro Africaine possède un *Dragon Rapide* et deux NC 702 qui sont rapidement remplacés par des DC-3, puis par des Lockheed 18 *Lodestar* (C-60 dans l'USAF). André Noël est chef-pilote et Lucien Pidell directeur technique. Le 7 janvier 1948 ont lieu, en Lockheed 18, le premier vol sur la transversale Casablanca-Tunis par Timimoun et Ouargla et la première liaison Nice-Alger. L'Aéro-Africaine assure également des liaisons avec l'AOF et l'AEF selon la carte ambitieuse ci-contre.

En 1951, la SATT reprend les lignes terrestres de la Cie générale Transsaharienne et, devant l'ampleur prise par le transport routier, Georges Estienne cesse l'activité aérienne et revend les avions et les pièces aux Etats-Unis.



Georges Estienne, pilote de la Première Guerre  
(Arlette Estienne-Mondet)

AVION PULLMAN RAPIDE, 8 places  
de la " COMPAGNIE AEROGAFRICAINE "   
Filiale aérienne de la  
Société Africaine des Transports Tropicaux



Le NC 702, dérivé d'un avion allemand, vu ici en version militaire, n'apporta que des déboires à ses utilisateurs civils dont l'Aéro-Africaine (Arlette Estienne-Mondet)

Début 1947 à Amsterdam-Schipol, livraison du premier DC-3 de l' Aéro-Africaine  
(Arlette Estienne-Mondet)



Le premier des trois DC-3 de l' Aéro-Africaine à Amsterdam-Schipol début 1947. Les DC-3 ne resteront en service que peu de temps, remplacés par les Lockheed 18 *Lodestar* achetés à Air France (Arlette Estienne-Mondet)



**Monsieur Georges ESTIENNE**

Président Directeur Général de la Société Africaine  
des Transports Tropicaux

Prie M \_\_\_\_\_

de lui faire l'honneur de vouloir bien assister le Jeudi 22 Mai  
à 11 h. . . à Maison-Blanche (en face les hangars de l'Aéro-Club),  
à la présentation des Avions DOUGLAS de luxe de la :

**COMPAGNIE AÉRO-AFRICAINE**

établis spécialement pour le grand tourisme africain.

Alger, le 19 Mai 1947



Un Lockheed 18 lors de l'achat à Air France par l'Aéro-Africaine en 1947 (Lucien Seres)





L' Aéro-Africaine utilisera neuf Lockheed 18 *Lodestar* (Arlette Estienne-Mondet)



Lockheed 18 de l' Aéro-Africaine à Maison-Blanche (Arlette Estienne-Mondet)



Un Lockheed 18 de l' Aéro-Africaine à Nice en 1948 (Armande Fraix)



Comme avant-guerre, les avions rencontrent les autocars de la même compagnie sur la ligne routière la plus longue du monde (Arlette Estienne-Mondet)



Intérieur et poste de pilotage d'un Lockheed 18 de l'Aéro-Africaine (A. Estienne-Mondet)



Incident pour Lockheed 18 (Armande Fraix)





## **Compagnie Algérienne des Transports Aériens**

En 1946, le général Joseph Vuillemin (ci-contre), qui avait eu une carrière prestigieuse dans l'armée de l'Air avant la guerre, est retiré à Alger et fonde, avec Maurice Faure (agriculteur à Redjas) et Eugène Amiel (industriel en ébauches de pipes en bruyère à Philippeville), la CATA (Compagnie algérienne des transports aériens) basée à Philippeville.

La CATA exploite, avec quatre NC 702, les lignes Alger-Constantine et Alger-Biskra.

Fin 1948, les déplorables NC 702 sont reversés à l'armée de l'Air et remplacés par trois DC-3 qui lui donneraient une capacité importante. Mais La CATA est absorbée par Aigle Azur en janvier 1950.

Un des trois DC-3 de la CATA, orné de la célèbre « Cocotte » du général Vuillemin (Didier Faure)

